第９次

東京都交通安全計画

平成２３年４月

東京都交通安全対策会議

目　　次

第一編　はじめに

第１章　交通安全計画の策定について
１　計画策定の主旨‥‥‥

第５章　重点課題

１　高齢者の交通安全の確保
(1) 高齢者の交通安全確保の必要性‥‥‥

２　幹線道路における交通安全対策の推進
(1) 道路の整備・・・

(2) 乗換えの利便性の向上…… ３７
(3) 環境確保条例で規定する事項の遵守…… ３７
(4) パークアンドライドの普及促進…… ３７
(5) 通行課金制度の導入の検討…… ３８

８　その他の道路交通環境の整備
(1) 橋梁の整備…… ３８
(2) 道路の緑化推進…… ３８
(3) 道路の使用及び占用の抑制…… ３９
(4) 不法占用物件の排除…… ３９
(5) 街区公園・近隣公園の整備…… ３９

第２章　交通安全意識の啓発…… ４１

１　段階的・体系的な交通安全教育の推進
(1) 交通安全教育の指針…… ４３
(2) 学校等における交通安全教育…… ４３
(3) 高齢者に対する交通安全教育…… ４４
(4) 運転者に対する交通安全教育…… ４６
(5) 飲酒運転前歴者に対する再犯防止教育…… ４６
(6) 自転車の安全利用の推進…… ４６
(7) 身体障害者に対する交通安全教育…… ４７
(8) 外国人に対する交通安全教育…… ４７
(9) 交通安全教育推進のための教材資料の充実…… ４７

２　地域における交通安全意識の高揚
(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成…… ４８
(2) 地域、家庭における交通安全教育活動の推進…… ４９
(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進…… ４９
(4) 交通安全教育の推進・支援…… ５０
(5) 区市町村交通安全対策事業への支援…… ５０
(6) 交通安全総点検の推進…… ５０

３　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化
(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実…… ５０

(2) 交通安全運動等の拡充…… ５１
(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立…… ５１
(4) シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進…… ５１
(5) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進…… ５１

第３章　道路交通秩序の維持…… ５３

１　交通規制の実施
(1) 交通実態に即した交通規制…… ５５
(2) 先行交通対策…… ５５
(3) 交通管制システムの高度化…… ５５

２　駐車秩序の確立
(1) 新駐車対策法制の適正な運用…… ５７
(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進…… ５７
(3) 駐車需要に応じた駐車スペースの確保…… ５７
(4) 路外駐車場の整備と利用向上方策…… ５８
(5) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動…… ５８
(6) 違法駐車等防止条例の運用支援…… ５８
(7) 自転車の保管場所確保の徹底…… ５８
(8) 放置自転車防止の啓発強化…… ５８

３　指導取締りの強化
(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りの強化 ５９
(2) 二輪車対策の推進…… ５９
(3) 自転車利用者対策の推進…… ５９
(4) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り…… ５９
(5) 暴走族の取締り…… ５９
(6) 整備不良車両の取締り…… ６０
(7) 貨物自動車等の過積載防止対策の推進…… ６０
(8) 高速道路における車両制限令の適用強化…… ６１
(9) 交通違反取締り用装備資器材の充実…… ６１
(10) 自動車排出ガス及び騒音の取締り…… ６２
(11) 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等…… ６２

第４章　安全運転と車両の安全性確保・・・

第６章　被害者の支援・・・

第三編　鉄道及び踏切の交通安全について……　１０１

第一部　鉄道の交通安全について

第１章　　総　論
１　第８次東京都交通安全計画の目標と成果……　１０３
２　第９次東京都交通安全計画における目標……　１０３

第２章　講じようとする施策……　１０５

１　鉄道交通環境の整備
(1) 鉄道施設等の安全性の向上……　１０７
(2) 運転保安設備等の整備……　１０８
(3) 利用しやすい駅施設等の整備……　１０９

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及……　１１０

３　鉄道の安全な運行の確保
(1) 運行管理体制の充実……　１１０
(2) 運転士の資質の保持……　１１０
(3) 乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上……　１１１
(4) 乗務員等の安全管理……　１１１
(5) 気象情報等の充実……　１１１
(6) リスク情報の分析・活用……　１１１
(7) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施……　１１２
(8) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応……　１１２

４　救助・救急活動の充実
(1) 緊急時における救助救急体制の整備……　１１３
(2) 大規模事故等への対策……　１１３
(3) 鉄道事業者等の取組み……　１１３

第二部　踏切の交通安全について

第１章　総　論
１　第８次東京都交通安全計画の目標と成果‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１５
２　第９次東京都交通安全計画における目標‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１５

第２章　講じようとする施策

１　踏切道の立体交差化及び構造改良の促進
⑴　「踏切対策基本方針」に基づく踏切対策の促進‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１６
⑵　踏切道の立体交差化及び構造改良の促進‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１７

２　踏切保安設備の整備‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１７

３　その他踏切道の安全を図るための措置‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１７

付属資料‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１１９

１　都民等による意見の概要‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１２１
２　東京都交通安全対策会議委員名簿‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１２８
３　所管機関の担当部署一覧‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１２９
４　第９次東京都交通安全計画作成経過‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１３０
５　交通安全対策基本法（抜粋）‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１３１
６　交通事故統計‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥　１３３

第一編　はじめに

第１章　交通安全計画の策定について

１　計画策定の主旨

東京都交通安全対策会議は、都内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和４６年（１９７１年）以降、５年ごと８次にわたり「東京都交通安全計画」を作成し、東京都、警視庁及び関係行政機関等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

２　第８次東京都交通安全計画の成果

第８次計画では道路交通に関し、「平成２２年までに、年間の道路交通事故死者数を２５０人以下とすることを目指す」ことを目標としました。この目標については、平成２０年に達成し、平成２１年、平成２２年も目標を達成しました。

鉄道については、乗客の死者数ゼロ及び運転事故件数の減少を目指し、この期間、乗客の死者数ゼロについては達成しましたが、運転事故件数は残念ながら漸増傾向にあります。

踏切については、８次計画の末年である平成２２年までに、踏切事故件数を平成１７年と比較して約１割削減することを目指す、とし、この１０年で平成１７年が特に事故件数・死傷者数が多かったこともありますが、目標は達成されました。

３　第９次東京都交通安全計画の策定の主旨

第８次計画は平成２２年度で終了することから、東京都交通安全対策会議は、国の第９次交通安全基本計画に基づき、人命尊重の理念に立って、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全で安心な都市東京を実現していくため、平成２３年度から始まる第９次東京都交通安全計画を作成し、実効性のある対策を重点的、計画的に推進するものです。

・　この計画は、区市町村が作成する交通安全計画の指針となるものです。

・　この計画は、東京都及び東京都の区域を管轄する国の指定行政機関等が実施する陸上交通（道路交通、鉄道*及び踏切）の安全に関する諸施策の大綱を定めるものです。

・　この計画は、交通安全に関する都民の行動指針として自助、共助の取組を呼び

かけるものです。

・　この計画の期間は、平成２３年度から平成２７年度までの５か年です。

＊　以下「鉄道」には路面電車・新交通システム等、軌道法の適用を受けるものを含みます。

第２章　計画の推進

１　行政機関

(1) 東京都、警視庁

計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、国の地方行政機関、区市町村や交通関係団体の代表などで組織する首都交通対策協議会を中心に総合的、一体的な交通安全対策を推進していきます。

(2) 国の地方行政機関

本計画の事業を推進するとともに、必要に応じて、都、区市町村、交通関係団体等と連携、協力して必要な事業を推進します。

(3) 区市町村

本計画の趣旨及び本計画に定める施策を踏まえ、各地域の交通情勢や住民の生活に対応したきめ細かな事業を実施するとともに、それぞれの地域や他の行政機関や交通関係団体等と連携して、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策を推進していきます。

２　事業者、交通関係団体、ボランティア等

都民を交通事故から守るうえで、事業者は大きな役割を果たしています。特に、自動車を運行する事業者は、事業所を中心として、安全運転管理者、運行管理者等を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故の防止に努めることが求められています。

また、地域における交通関係団体やボランティアは、それぞれの地域や区市町村や警察署と連携して、主体的に、あるいは相互に協力しながら、効果的な交通安全対策事業を進めていくことが求められています。

３　都　民

悲惨な交通事故を無くしていくためには、何よりも、一人ひとりが、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣とすることが肝要です。

この計画が効果的に推進されるよう、都民の皆様も計画の担い手の一人となり、行政等と一緒になって交通安全について考え、行動するとともに、地域で自助、共助の取組を進めていくことが求められます。

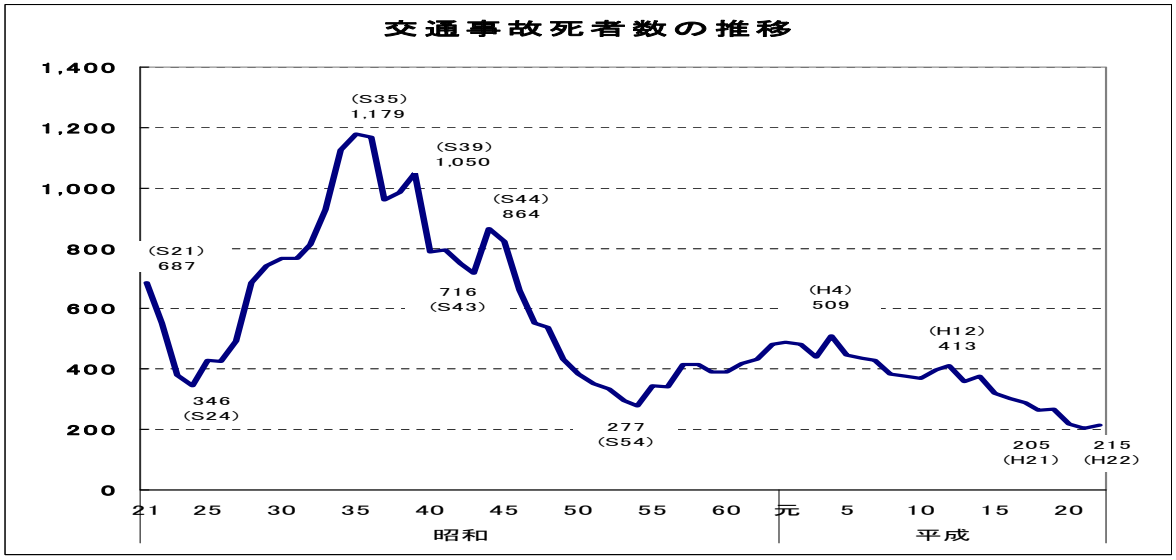
第二編　道路交通の安全について

第二編　道路交通の安全について

第一部　総　論

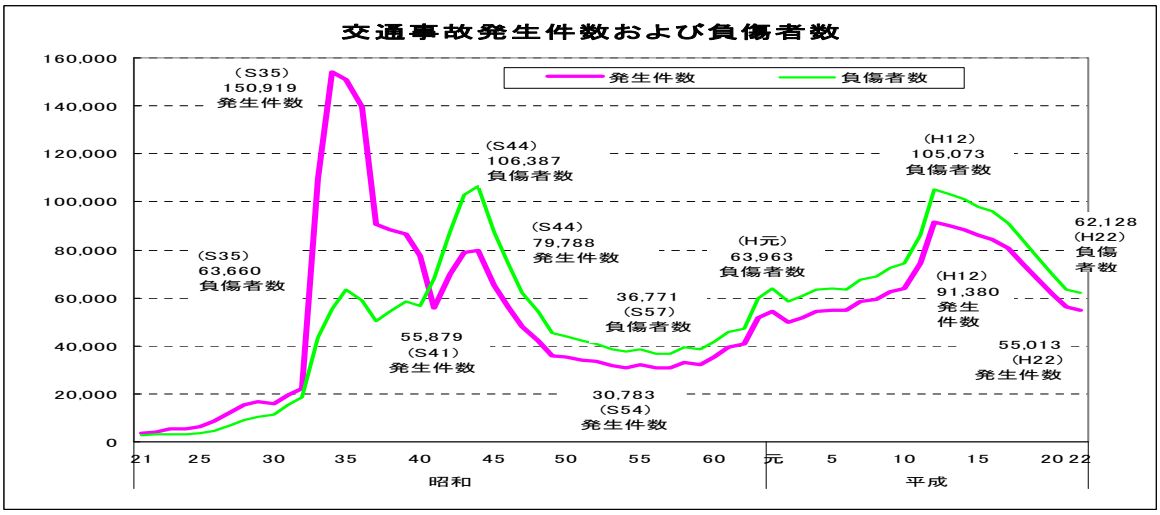
第１章　交通事故等の状況

○　交通事故



（注）死者数とは、交通事故発生から 24 時間以内に死亡した者の人数。
（警視庁の統計より作成）

都内の交通事故による死者数は、平成４年に５００人台に増加した後は減少傾向にあり、平成１７年には昭和５４年以来２６年ぶりに３００人台を切り、平成２２年にはピーク時（昭和３５年：１，１７９人）の５分の１以下、２１５人まで減少しています。



（注）S40 以前の事故件数には物損事故が含まれる。　（警視庁の統計より作成）

交通事故死者数の減少と並んで、事故発生件数、負傷者数ともに、平成１２年の事故発生件数９１，３８０件、負傷者数１０５，０７３人をピークに減少し、平成２２年は、事故発生件数５５，０１３件、負傷者数６２，１２８人となっています。

第２章　道路交通を取り巻く環境

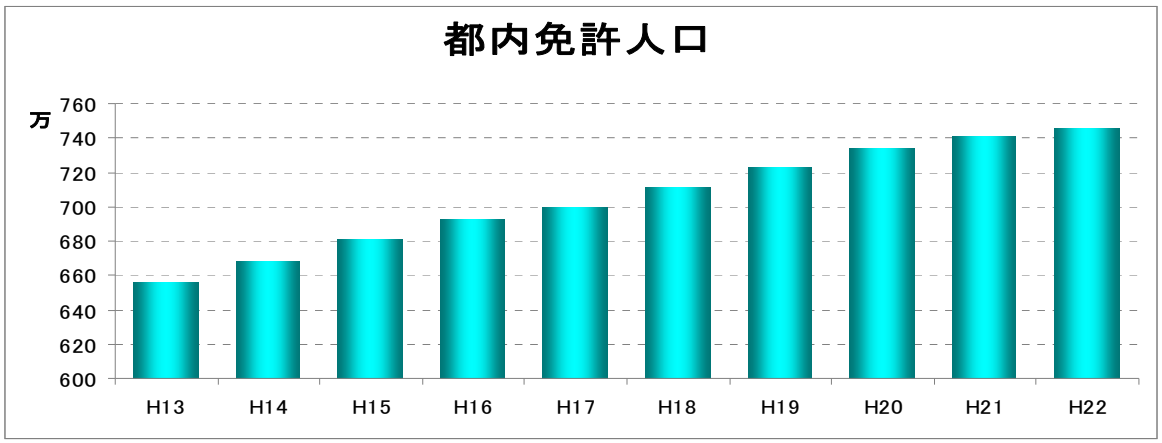
１　道路環境

交通事故をとりまく最近の状況を代表的な指標で見てみると、平成１２年の都内の道路総延長は２３，６１１km でしたが、平成２１年は１０年前に比べて３％増加し、２４，３１６km となっています。都内の高速道路等（自動車専用道）については、平成１２年の２３４km から約１３％増加し、平成２１年は約２６４km となっています。

一方、都内の自動車保有台数は、平成１２年の約５４７万台から約４％減少し、平成２１年では、約５２６万台となっています。

２　ドライバー

都内の運転免許保有人口は、平成１３年には約６５６万人でしたが、平成２２年には約７４６万人となり、この１０年間で約１４％、９０万人増加しています。



（警視庁の統計より作成）

第３章　第９次東京都交通安全計画の目標

人命尊重の理念に立って、各機関が連携、協力して各種施策を着実に推進していくとともに、都民の交通安全に関する自助、共助の取組を支援することにより、交通事故の減少傾向が継続するよう努めます。

交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故がない社会を実現することを目指しますが、当面、平成２７年までに年間の道路交通事故２４時間死者数が

１５０人（※）を下回ることを目標とします

（※　参考：この１５０人に平成２１年中の２４時間死者数と３０日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね１８０人となります。）

24 時間死者　：交通事故発生から 24 時間以内に交通事故が原因で死亡した人
30 日死者　　：交通事故発生から 24 時間経過後 30 日以内に交通事故が原因で死亡した人
30 日以内死者：「24 時間死者」と「30 日死者」の合計で、交通事故発生から 30 日以内に死亡した人

第４章　交通安全施策の方向

都内の交通事故件数や死傷者数は減少傾向にあります。しかし、この傾向をさらに継続し、目標の実現を図るためには、行政機関はもとより、事業者、交通関係団体、ボランティア、そして何よりも都民一人ひとりによる不断の努力が必要となります。

本計画では、重点的に取り組むべき課題として、中でも以下の４点を取り上げます。

まず、増加していく「高齢者」の交通安全の確保を目指します。次に、減少傾向にある交通事故件数の中で、歩行者との事故件数の割合が大きくなりつつある「自転車」、全国の状況に対して交通事故死者数における割合が大きい「二輪車」、そして重大事故に直結する極めて悪質・危険な犯罪である「飲酒運転」対策、以上４点を重点課題として掲げ、交通安全対策を推進します。

さらに、生活道路及び幹線道路における道路交通環境の整備など、分野ごとの各種交通安全対策を関係機関等が連携して推進します。

施策の推進にあたっては、ＩＴＳ*といった先進的な道路交通システムに積極的かつ的確に対応することで、交通事故のより一層の減少を図っていきます。

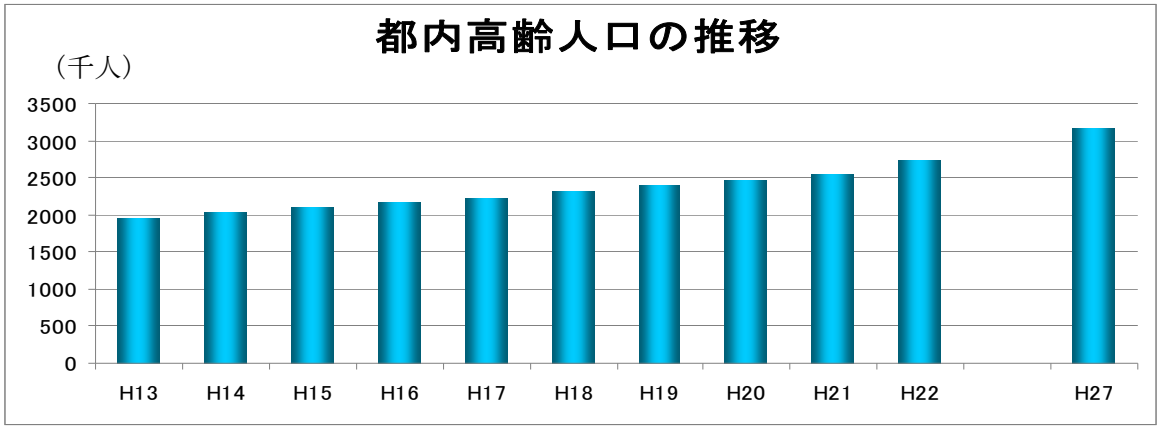
＊　ＩＴＳ（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）とは、情報通信技術を活用し、「人」「道路」「車」をネットワークで統合した社会システムです。

高速道路の自動料金収受システム（ＥＴＣ）、カーナビゲーションシステム、交通情報表示板等は既に導入が進んだＩＴＳの例ですが、既に都内の一部に導入されている公共交通の通行支援システムや緊急車両の運行支援システムのように、利便性の向上や渋滞の解消はもとより、公共的なサービスの機能強化、さらには安全運行に役立つしくみとして一層普及することが期待されています（本編第６章参照）。

第５章　重点課題

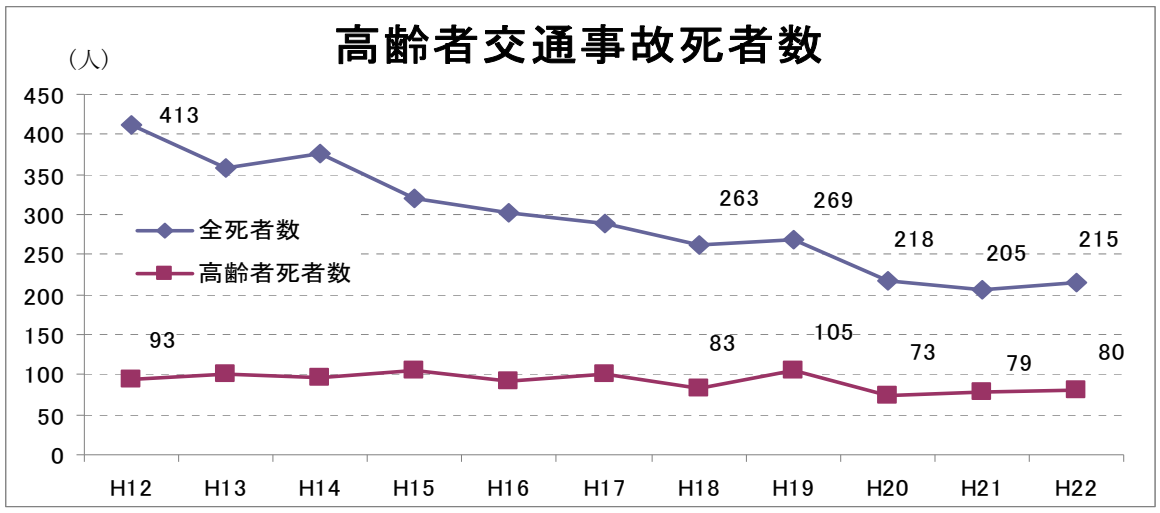
１　高齢者の交通安全の確保

(1) 高齢者の交通安全確保の必要性



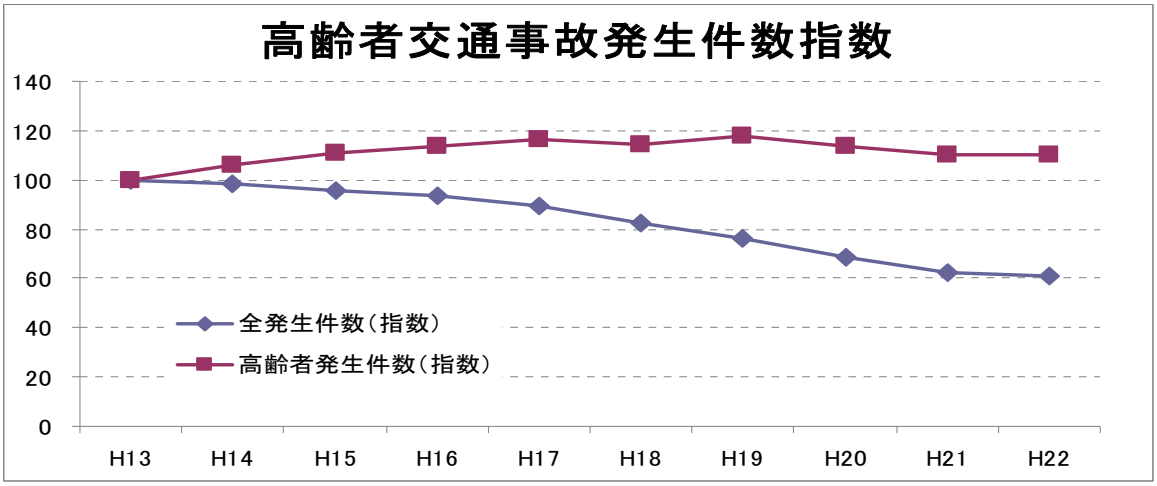
（「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」及び「東京都男女年齢（５歳階級）別人口の予測」並びに警視庁の統計より作成）

６５歳以上の高齢者の人口は、平成２２年１月１日現在、約２５６万人ですが、本計画の終了年次である平成２７年には約３１３万人、都の人口に占める割合も、約２３．９％になると予測されています。



（警視庁の統計より作成）

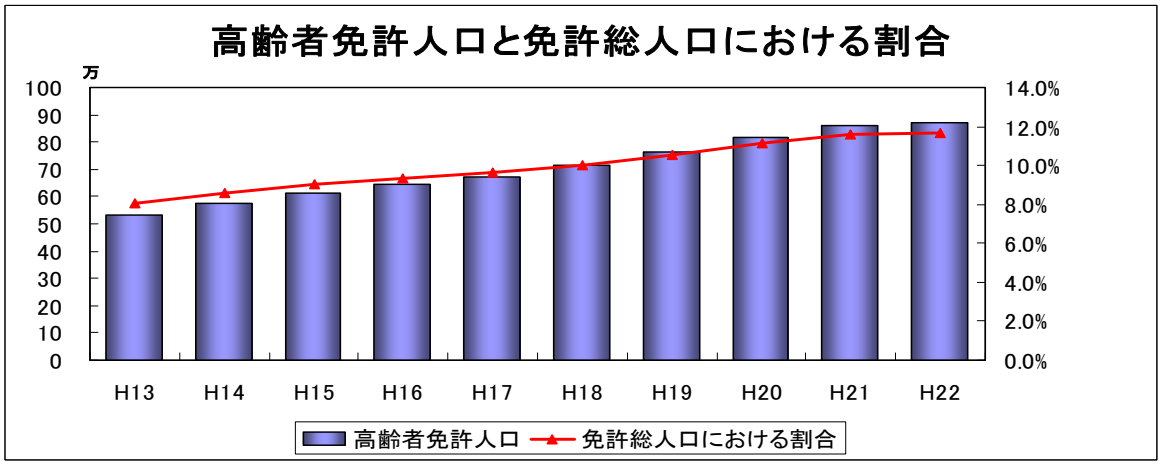
都内の交通事故死者数全体が１０年前の約５割に減少した一方、高齢者の交通事故死者数は横ばいに近い状況が続いています。第８次東京都交通安全計画に掲げた目標「高齢者の道路交通事故死者数を平成１７年（１００人）と比較して約１割削減する」については、平成２１年（７９人）、平成２２年（８０人）と達成していますが、全死者数に対する高齢者である死亡者の割合は、平成２２年も４割近くを占めています。



（警視庁の統計より作成）

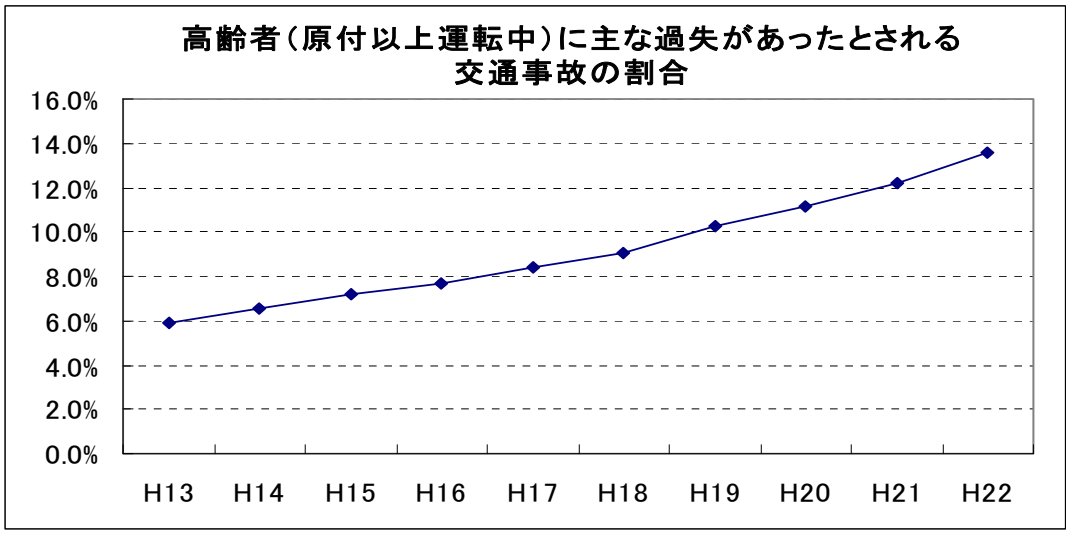
都内高齢者の交通事故発生件数は、平成１３年には１２，６３０件でしたが、平成２２年には１３，９１０件と、約１０％の増加となっています。これは、全事故発生件数が約４割減少したこと（平成１３年の９０，０１２件が平成２２年には５５，０１３件）に比べると厳しい状況にあるといえます。

高齢者の運転免許保有人口についても増加しています。平成１３年には約５３万人、構成比は８．１％で、高齢ドライバーは１２．３人に一人の割合でしたが、平成２２年には約８７万人、構成比は１１．６％、高齢ドライバーは約８．６人に一人の割合となりました。



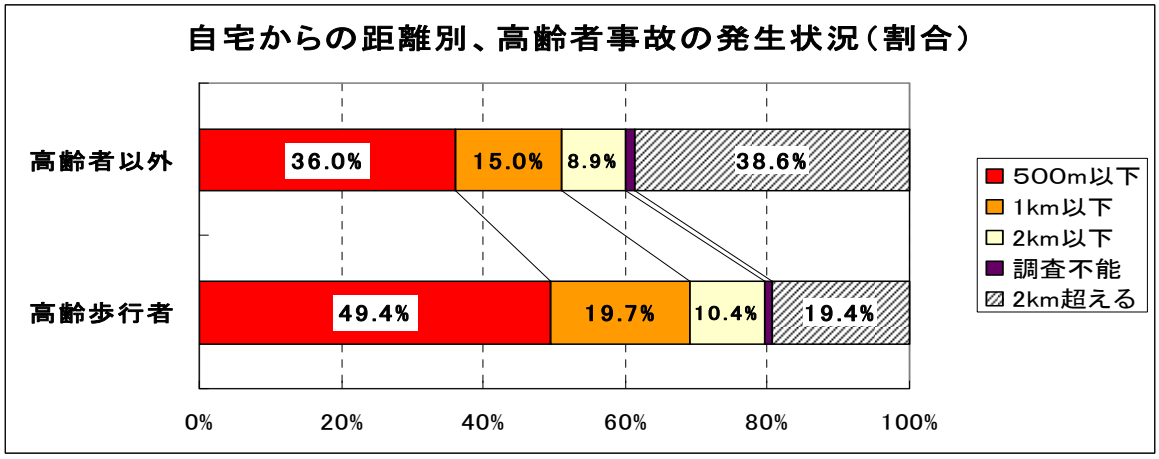
（警視庁の統計より作成）

それに伴い、交通事故において高齢者に主な過失があったとされる事故も増え、そのような事故は平成１３年には全交通事故件数の６．８％に過ぎませんでしたが、平成２２年には免許人口の割合（１１．６％）を超え、１３．６％となるに至っています。



（警視庁の統計より作成）

高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の実態を踏まえた対策を推進していく必要があります。例えば、事故発生箇所を見ると、高齢者の交通事故の多くは自宅付近で起きており、中でも歩行者の事故の約半数は自宅から５００m以内で発生しているという特徴があり、通りなれた道でも油断をしない、といったような注意喚起が必要といえる、といったことがわかります。このようにきめ細かに分析を行い、対策を講じていくことが必要です。



（警視庁の統計に基づき、平成１９年～２１年の件数を平均して作成。）

したがって、

・　歩行者

・　運転者

といった立場・場面ごとの交通安全対策を始め

・　地域参加

といった視点に立った対策も必要となります。

(2) 高齢者の交通安全の確保のための施策

以上のような考えに基づき、以下のような対策を講じます。

第１章　道路交通環境の整備

１　安全・安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備　（関東地方整備局、都建設局）

３　交通安全施設等整備事業の推進

(1) 横断歩道橋の整備・改良　（関東地方整備局、都建設局）

(4) 道路標識等の整備

ア　わかりやすい案内標識等の整備（関東地方整備局）（都建設局）

イ　規制標識等の整備（警視庁）

(5) 信号機の整備・高度化

ア　歩行者感応制御化等の整備（警視庁）

ウ　ゆとりシグナルの整備（警視庁）

(9) 交通環境のバリアフリー化（警視庁）

７　交通需要マネジメント（ＴＤＭ）の推進

(2) 乗換えの利便性の向上

ア　誰にも乗り降りしやすいバス整備事業（都福祉保健局）

イ　ノンステップバスの整備（都交通局）

第２章　交通安全意識の啓発

１　段階的・体系的な交通安全教育の推進

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア　老人クラブ、高齢者サークル等（警視庁）

イ　普及啓発（都青少年・治安対策本部、警視庁）

ウ　参加・体験型講習会の充実（都青少年・治安対策本部、警視庁）

エ　運転経歴証明書の普及（警視庁）

オ　運転免許を自主返納した高齢者に対する支援（警視庁）

(4) 運転者に対する交通安全教育

ウ　免許取得後の教育の充実（警視庁）

２　地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

ウ　高齢者対策（警視庁）（都青少年・治安対策本部）

第３章　道路交通秩序の維持

１　交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ウ　高齢者対策（警視庁）

第４章　安全運転と車両の安全性確保

１　安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア　運転者教育の効果的推進（警視庁）

(2) 高齢運転者対策の推進

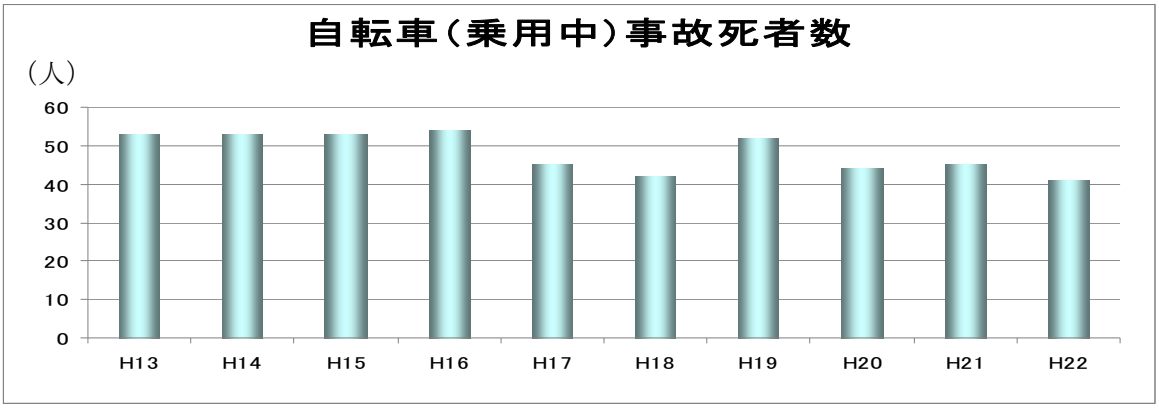
ア　相談コーナーの運営（警視庁）

イ　高齢運転者向け運転適性検査機器の活用（警視庁）

ウ　高齢者講習の充実（警視庁）

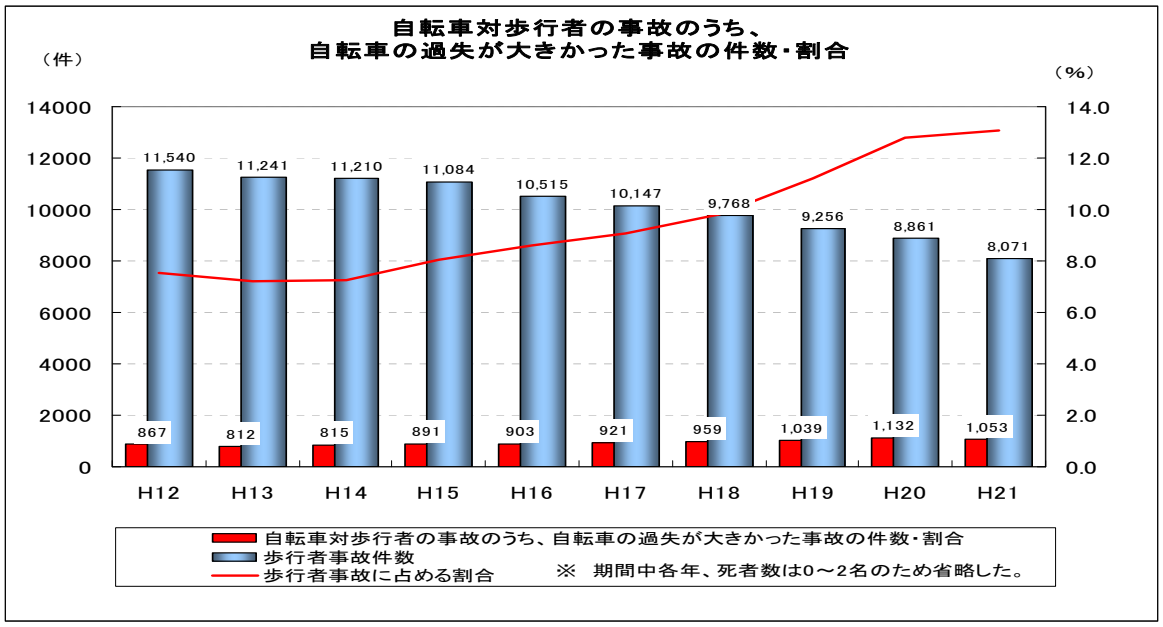
２　自転車の安全利用の推進

(1) 自転車の安全利用の必要性



（警視庁の統計より作成）

自転車乗用中の交通事故死者数は、死者数全体の減少傾向にも関わらず、大きく減らず、平成２２年は４１人となっています。



（警視庁の統計より作成）

また一方、歩行者が遭った事故の内訳に注目してみると、主な過失が自転車側にあった事故の割合が年々増加しており、平成１２年の７．５％に対し平成２１年には１３．０％に至っています。こういった状況をみると、自転車の安全利用を念頭に近年改正された道路交通法等の趣旨や「自転車安全利用五則」（後掲）が自転車利用者に浸透しているとは言い難い状況にあります。

このため、

・　教育、啓発の推進　をはじめ、
・　指導取締りの強化　を行うとともに、
・　自転車走行環境の整備

・　自転車の安全性の確保

などの対策が必要となります。

【自転車安全利用五則】

1　自転車は、車道が原則、歩道は例外

2　車道は左側を通行

3　歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

4　安全ルールを守る

○　飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

○　夜間はライトを点灯

○　交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5　子どもはヘルメットを着用

平成19年7月10日付中央交通安全対策会議（内閣府所管）交通対策本部決定「自転車の安全利用の促進について」より

(2) 自転車の安全利用のための施策

以上の視点に基づき、以下のような対策を講じます。

第1章　道路交通環境の整備

1　安全・安心な生活道路の構築

(2) あんしん歩行エリア整備事業の推進（警視庁）

(3) 生活道路における交通事故防止対策の推進（警視庁）

2　幹線道路対策における交通安全対策の推進

(1) 道路の整備

イ　骨格幹線道路の整備（都建設局）

3　交通安全施設等整備事業の推進

(8) 駐車施設の整備・拡充

ア　民間自動車駐車施設の整備促進等（都都市整備局）

ウ　大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備（都産業労働局）

4　自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車走行環境の整備（都建設局）（警視庁）

(2) 自転車等駐車場の整備

ア　国道等における整備（関東地方整備局）

イ　国庫補助による整備促進（都建設局）

ウ　自転車駐車場の用地確保の支援（都青少年・治安対策本部）

第２章　交通安全意識の啓発

１　段階的・体系的な交通安全教育の推進

(2) 学校等における交通安全教育

ア　学校教育プログラムによる安全教育の推進（都教育庁、警視庁）

(6) 自転車の安全利用の推進（警視庁、都教育庁）（都青少年・治安対策本部）

２　地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

エ　自転車利用者対策（都教育庁、警視庁）（都青少年・治安対策本部）

３　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(5) 夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進（警視庁）

第３章　道路交通秩序の維持

１　交通規制の実態

(1) 交通実態に即した交通規制

エ　自転車対策（警視庁）

２　駐車秩序の確立

(4) 路外駐車場の整備と利用向上方策（警視庁）

(8) 放置自転車防止の啓発強化

ア　放置自転車防止運動の実施（関東地方整備局）

イ　放置自転車防止の啓発（都青少年・治安対策本部、都教育庁、警視庁）

ウ　放置自転車対策基礎資料の作成（都青少年・治安対策本部）

３　指導取締りの強化

(3) 自転車利用者対策の推進（警視庁）

第４章　安全運転と車両の安全性確保

２　車両の安全性の確保

(5) 自転車の点検整備等の啓発（関東経済産業局）（都青少年・治安対策本部、警視庁）

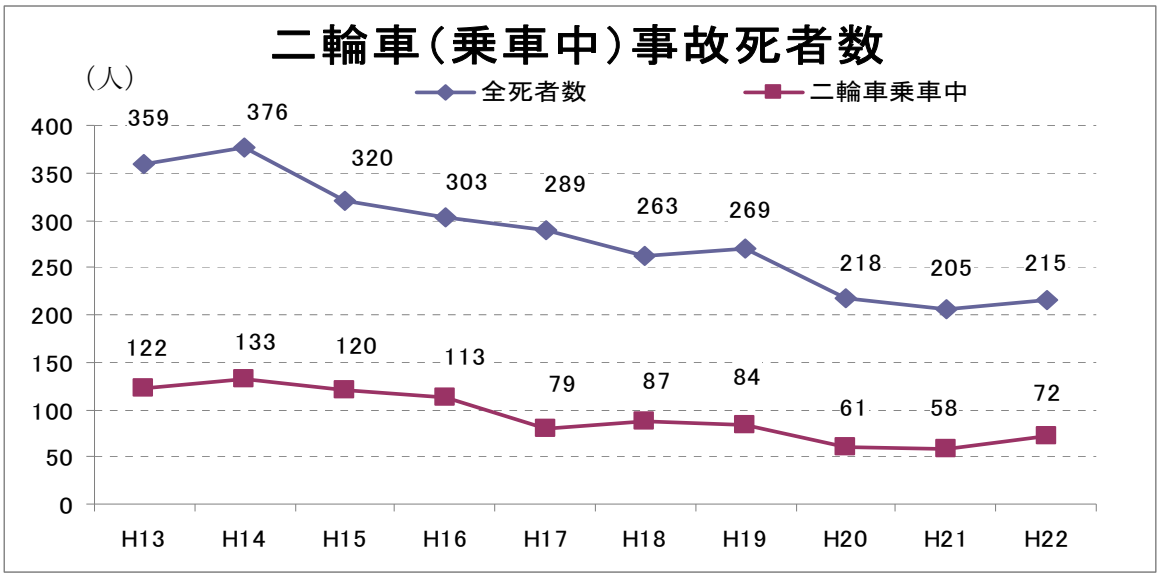
第６章　被害者の支援

４　自動車賠償責任保険等への加入促進

(2) 自転車保険制度の普及啓発（都青少年・治安対策本部）

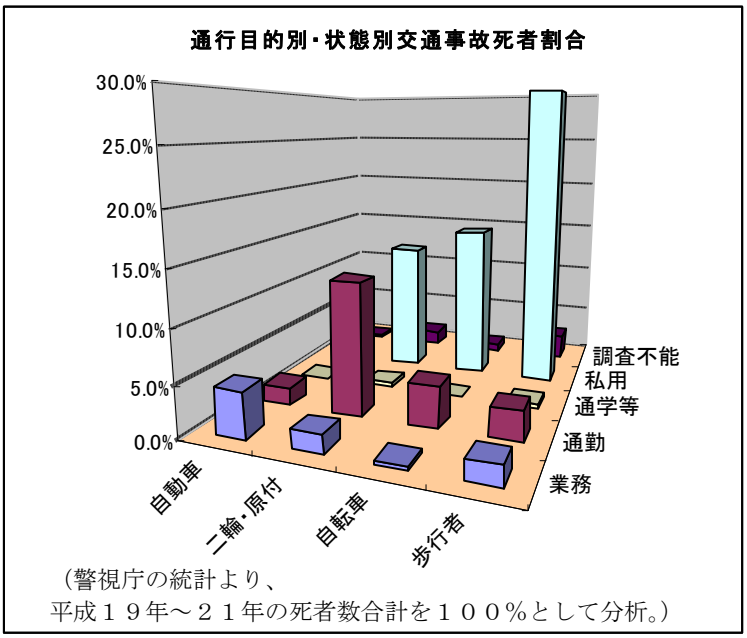
３　二輪車事故の防止

(1) 二輪車事故防止の必要性



（警視庁の統計より作成）

二輪車乗車中の交通事故死者数は、平成２２年は７２人と全死者数の３３．５％を占めており、全国の１７．９％*と比べると高い割合です。



（警視庁の統計より、
平成１９年～２１年の死者数合計を１００％として分析。）

また、二輪車運転者の死亡時の状況について分析すると、左のグラフのような特徴が見られました。グラフ中、「二輪・原付」に着目すると、通勤中の死者が多いことがわかります。こういったことから、利用機会・用務先に着目したり、世代を念頭においた啓発活動を行う必要もあると考えられます。

このため、

- 場面、利用機会に応じた教育、啓発の推進　を始め、
- 指導取締りの強化
- 道路交通環境の整備

などの対策が必要となります。

＊　平成２２年の全国交通事故死者数　４，８６３人、原動機付自転車を含む二輪車事故死者数　８７１人

(2) 二輪車事故の防止のための施策

以上の視点に基づき、以下のような対策を講じます。

第１章　道路交通環境の整備
　２　幹線道路における交通安全対策の推進
　　(2) 交差点の改良
　　イ　交差点の改良（警視庁）
　３　交通安全施設等整備事業の推進
　　(6) その他の道路環境施設等の整備（警視庁）
　　(8) 駐車施設の整備・拡充
　　ア　民間自動車駐車施設の整備促進等（都都市整備局）
　　イ　二輪車の駐車対策
　　（ア）区市町村等との協力など（警視庁）
　　（イ）自動二輪車駐車場整備支援事業（都建設局）
　　ウ　大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備（都産業労働局）
第２章　交通安全意識の啓発
　１　段階的・体系的な交通安全教育の推進
　　(2) 学校等における交通安全教育
　　ア　学校安全プログラムによる安全教育の推進（都教育庁、警視庁）
　　エ　高校生の交通事故防止対策連絡会議の開催（都青少年・治安対策本部、都教育庁、警視庁）
　　(4) 運転者に対する交通安全教育
　　ア　地域、職域（警視庁）
　２　地域における交通安全意識の高揚
　　(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成
　　イ　若年層対策（都教育庁、警視庁）
　　(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進（都青少年・治安対策本部、警視庁）
第３章　道路交通秩序の維持
　１　交通規制の実施
　　(1) 交通実態に即した交通規制
　　オ　二輪車対策（警視庁）
　２　駐車秩序の確立
　　(4) 路外駐車場の整備と利用向上方策（警視庁）

３　指導取締りの強化

(2) 二輪車対策の推進（警視庁）

(5) 暴走族の取締り（警視庁、都青少年・治安対策本部）

第４章　安全運転と車両の安全性確保

１　安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

オ　指定自動車教習所に対する指導監督の強化（警視庁）

(3) 二輪車事故防止対策の推進

ア　二輪車実技講習の実施（警視庁）

イ　二輪車安全運転推奨シール交付制度（警視庁）

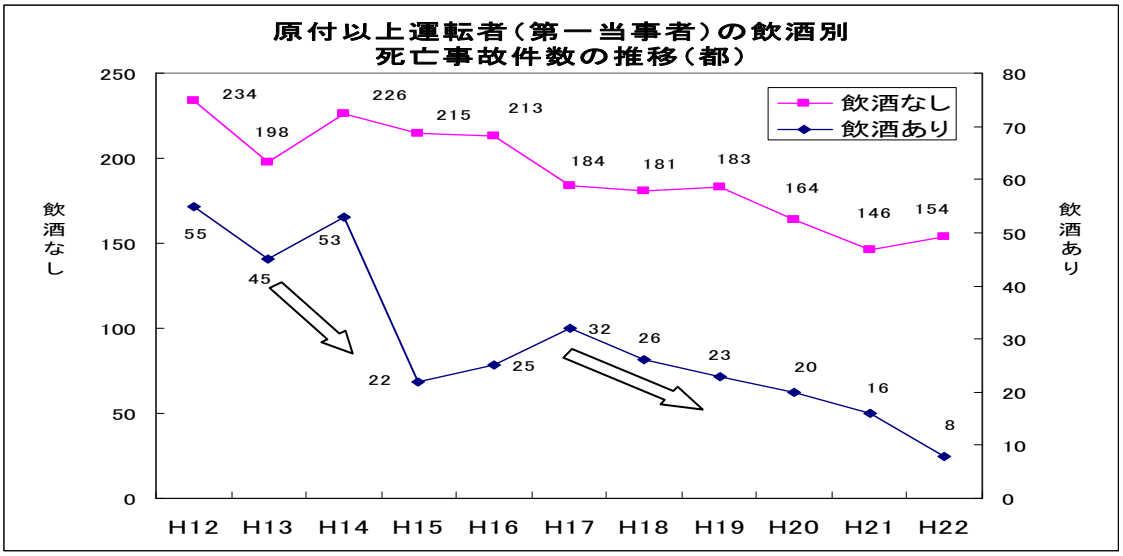
ウ　二輪車交通事故防止ネットワークの構築（警視庁）

４　飲酒運転の根絶

(1) 飲酒運転根絶に向けて

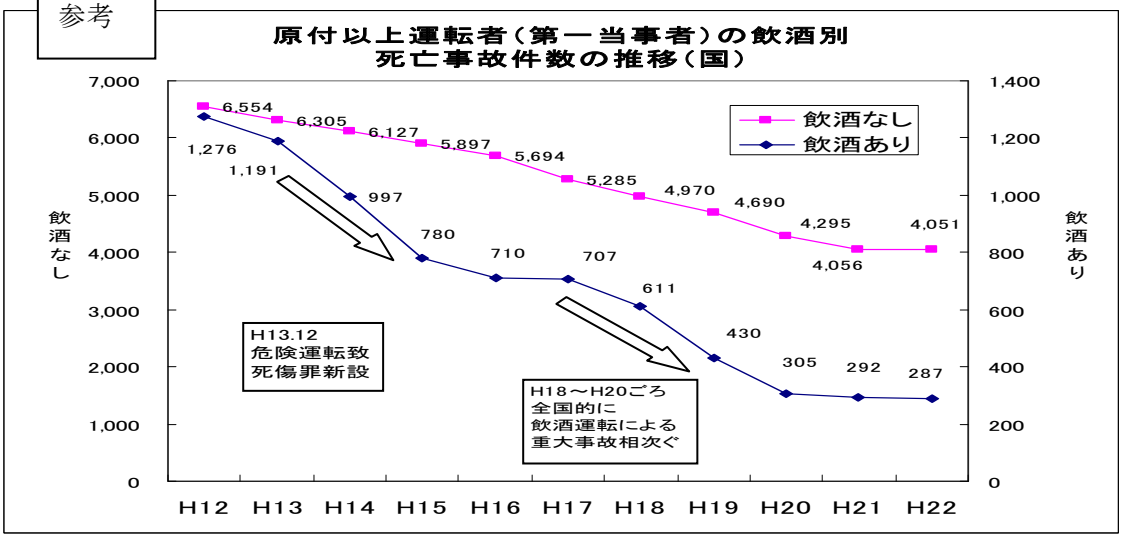
飲酒運転は、自ら酒を飲み、なおかつ自動車等を運転するという故意によって成り立っている点で、一般的な交通違反・交通事故と違い、その悪質性は特異なものと言えます。また、アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果についても、飲酒以外の事故に比べて重大なことが多く、いったん事故が起こったときの死亡事故率（死亡事故件数／交通事故件数）は他の交通事故の約９倍（※１）に及びます。

都内における飲酒事故（※２）は、危険運転致死傷罪の創設・厳罰化、全国での重大事故の発生、道路交通法の罰則強化などもあり、大きく減少しました。しかし、事故件数や死亡者数は、罰則の強化や重大事故の直後は減少しても、程なく横ばいや増加を示すことがあります。そのため、不断の啓発や取締り活動を行うことが必要です。



（警視庁の統計より作成）

参考



（警察庁の統計より作成）

その他、飲酒運転経験者の約４割にアルコール依存症の疑いがある、という調査結果（※３）もあり、厳罰化は進んでも、飲酒運転は繰り返される恐れがあります。アルコール依存症に関する相談機関や医療機関なども一体となって、飲酒運転根絶に取り組む必要があります。

※１　平成１６年から平成２２年までの平均死亡事故率を算出

※２　飲酒事故とは、原付以上の運転者が第一当事者（当該事故で過失が重い者）となった事故で、その者が飲酒していた事故を指す。

※３　平成２０年版交通安全白書（内閣府）

(2) 飲酒運転根絶のための施策

以上の視点に基づき、以下のような対策を講じます。

第２章　交通安全意識の啓発

１　段階的・体系的な交通安全教育の推進

(2) 学校等における交通安全教育

イ　学習指導要領等に基づく薬物乱用・飲酒等防止指導（都教育庁）

３　交通安全に関する広報啓発活動の充実･強化

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立（都青少年・治安対策本部、警視庁）

第３章　道路交通秩序の維持

３　指導取締りの強化

(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りの強化（警視庁）

第４章　安全運転と車両の安全性確保

１　安全運転の確保

(4) 飲酒運転対策の推進

・　専門的な相談の実施（都福祉保健局）

(9) 自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等

ア　運行管理者制度の充実・徹底（関東運輸局）

第６章　高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用

１　国の動き、民間の動き

国においては、「新成長戦略」が平成 22 年 6 月 18 日に閣議決定され、この中でＩＴＳについても「科学・技術・情報通信立国戦略～ＩＴ立国・日本～」の一つに位置付けられ、新市場の創出が期待されています。

（表－　ＩＴＳの「新成長戦略」での位置付け）

平成 23 年度に実施すべき事項	運用モデルの検討、プローブ情報の集約・活用の効果の検証
平成 25 年度までに実施すべき事項	グリーンＩＴＳサービスの運用開始（試験運用も含む）、交通管制の高度化
平成 32 年までに実現すべき成果目標	全国の主要道の交通渋滞の大幅減（交通事故減にも貢献）

また、政府の高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部では、平成 22 年 5 月 11 日に「新たな情報通信技術戦略」を、平成 22 年 6 月 22 日に「新たな情報通信技術戦略　工程表」をそれぞれ発表しました。この中で、地域の安心安全の確立に向けた取組として、交通事故等の削減のため、情報通信技術を活用した安全運転支援システムの導入・整備を推進することや、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を含む広範な道路交通情報を集約・配信し、道路交通管理にも活用するグリーンＩＴＳに関するタスクフォースを設けて、情報の集約・配信・活用方法や実施方策を検討し、平成 22 年度中に具体的なロードマップを策定することが記述されています。

こうしたＩＴＳ技術の活用により、車両や歩行者・自転車の存在の検知、運転者に対する危険情報の提供、自動車制御との連動等を通じて、運転者、歩行者・自転車の安全行動（危険の認知、判断、操作）を補完・支援することが可能となります。

既に実用化されているシステムに加え、今後、産学官連携のもとで進められているレーダー、ブレーキ技術の実用化により、車両の安全性を高め、交通事故の低減・被害軽減を進めていきます。

また、見通しの良くない交差点や生活道路での事故、歩行者・自転車を巻き込んだ事故等、相手の検知が困難な状況においては車両単独での対処は困難であり、通信を活用した路車間協調型安全運転システムによる対策が有効です。

（都青少年・治安対策本部）

２　都の施策

ＩＴＳ技術を活用して交通流の円滑化を図るため、需要予測信号や交通情報板の設置を進めています。これに加え、平成 23 年度より、プローブ情報を活用して急ブレーキ多発箇所の解析を進め、渋滞対策や交通事故対策に活用していきます。

また、平成 22 年度より、羽田空港の国際便就航に合わせ、空港リムジンバス３路線にＰＴＰＳ※を導入しました。今後、効果を見ながら、導入路線の拡大を図って行きます。

（警視庁、都青少年・治安対策本部、都都市整備局、都建設局）

※　ＰＴＰＳ（Public Transportation Priority Systems：公共車両優先システム）とは、道路上に設置された光ビーコンを利用して、バスに搭載された車載機からの車両情報を識別し、そのバスが交差点を通過する際に、優先的な信号制御を行い、円滑な走行を確保するシステムです。

３　世界会議

ＩＴＳを推進する世界の産官学関係者が参加し、最先端の技術開発動向や活用を話し合う場として、平成６年、第一回会議がパリ市で開催されました。以降、毎年、欧州、アジア・太平洋、北米の３地域の都市で持ち回りで開催されています。会議では、ＩＴＳの研究発表はもちろんのこと、併せて企業のショーケースや開催都市のツアーも開催されています。

平成 25 年には東京で世界会議が開催されます。日本での開催は、平成７年の横浜市、平成 10 年の名古屋市に続き３回目となります。日本のＩＴＳ技術は、これまで自国の世界会議開催を契機に次のステージにステップアップしてきており、20 回目の区切りの会議となる東京会議においても、交通事故の削減、交通渋滞の減少に資する様々な技術やそれを用いた施策の提案を図っていきます。

（表－　ＩＴＳ世界会議開催都市）

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度
オーランド市	ウィーン市	東　京	デトロイト市	未　定

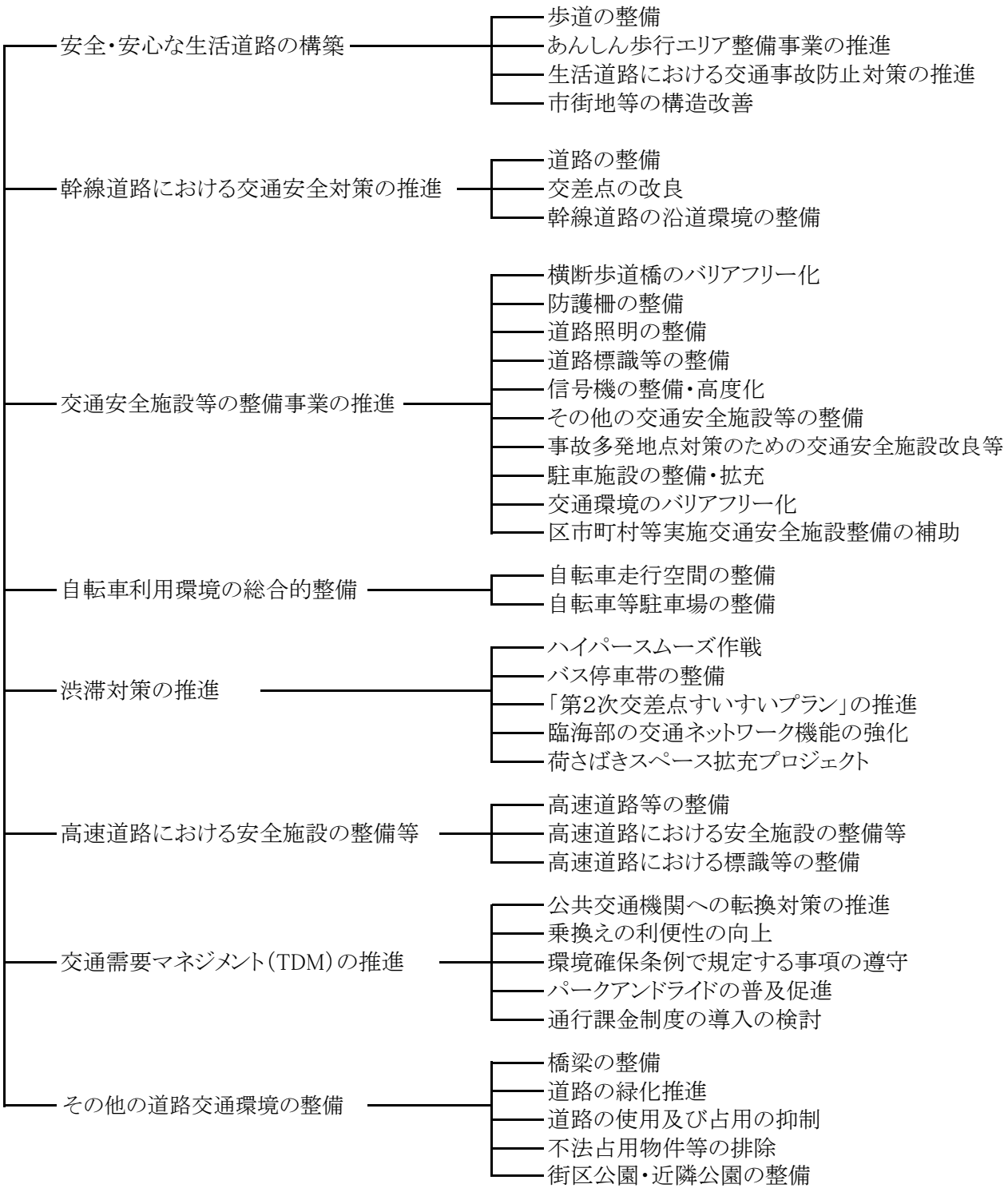
（都青少年・治安対策本部）

第 二 部　講 じ よ う と す る 施 策

分　野　別　施　策

第1章　道路交通環境の整備

〔施策の体系〕



第１章　道路交通環境の整備

１　安全・安心な生活道路の構築

（１）歩道の整備

歩行者等を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間において、歩道の整備を進めます。

平成 18 年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）及び平成 21 年に改正された「東京都福祉のまちづくり条例」を踏まえ、公共交通の旅客施設等とも連携を図りながら、車いすでもすれ違うことのできるバリアフリーに対応した幅員２ｍ以上の歩道整備や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、障害者や高齢者を含む都民のだれもが安心して歩ける歩道の整備に取り組みます。

（関東地方整備局、都建設局）

（２）あんしん歩行エリア整備事業の推進

あんしん歩行エリア整備事業は、「社会資本整備重点計画（H20～H24)」における交通安全施設等整備事業の主要施策の一つであり、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために、特に対策を講じる必要があると認められる住居系地区及び商業系地区において、面的かつ総合的に事故防止対策を推進し、エリア内における歩行者・自転車に係る死傷事故件数を約２割抑止することを目標としています。都内におけるあんしん歩行エリアは 29 地区（平成 21 年 3 月 31 日、警察庁、国土交通省より指定）で、交通規制の見直し、道路標識の超高輝度化・大型化及び歩道の整備、ハンプや狭さくなどの設置を行います。

※　ハンプ：車道に設置した凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるもので、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減することを目的とした道路構造物

※　狭さく：自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそのように見せることにより、運転者に減速を促す道路構造物

（警視庁）

（３）生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路での歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、道路標識の超高輝度化、内照式大型標識の整備、路側帯の広幅員化など、道路利用者である歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通対策を推進します。

（警視庁）

（４）市街地等の構造改善

ア　市街地再開発、土地区画整理事業の推進

木造建物が密集した既成市街地、都心部臨海部における低・未利用地において、市街地再開発事業、土地区画整理事業を進め、道路、公園などの都市基盤を一体的に整備することにより、地域の生活環境と交通環境を改善していきます。

（都都市整備局）

イ　区市町村等の施行する市街地再開発事業、土地区画整理事業の補助

地域の生活環境と交通環境を一体的に整備改善することを目的として、組合及び区市町村等が施行する市街地再開発事業や土地区画整理事業に対し、補助金を交付します。

（都都市整備局）

2　幹線道路における交通安全対策の推進

（1）道路の整備

細街路に入り込む通過交通を排除し、歩行者及び自転車利用者の事故を減少させるため、幹線道路の整備を進めます。

ア　国道の整備

安全で円滑な都市交通の確保及び地域生活の基盤整備を図るため、沿道環境に配慮しながら、幹線道路の拡幅等の整備を進めます。

国道 14 号亀戸・小松川地区の拡幅
車線数を４車線から６車線に増やすとともに、電線類を地中化し歩道を広げることにより、沿道環境に配慮した安全で快適な道路空間を創出します。
国道 20 号新宿跨線橋の架替・拡幅
「新宿駅南口地区基盤整備事業」の一環として、老朽化した新宿跨線橋の架け替えにあたり、歩道の幅を広げゆとりのある歩行空間を創出し、安全性・快適性の向上を図ります
国道 254 号小日向拡幅
幅の広い歩道の整備や電線類の地中化を行うとともに、交差点の改良を行い、安全で快適な道路空間を創出します。

（関東地方整備局）

イ　骨格幹線道路の整備

都市の骨格を形成する幹線道路の整備のため、４車線以上の道路と、区部外周部・多摩地域の２車線の都市計画道路を中心とした幹線道路を整備します。併せてバリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

（都建設局）

ウ　地域幹線道路の整備

住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、市街地の街並みを構成する広い歩道と緑のある２車線の都市計画道路を中心として、道路を整備します。

（都建設局）

エ　山間・島しょの道路整備

日常生活における地域交流を活性化して地域の生活を支え、地域の安全性・防災性を高めるため、山間・島しょ地域の生活の基盤となる道路を整備します。

（都建設局）

オ　区市町村が実施する道路整備事業の補助

国道や都道と一体となって道路網を形成し円滑な地域交通を確保するとともに、地域交流や安全で良好な生活環境の確保を図るため、市町村が実施する道路整備事業に対し補助金を交付します。

（都建設局）

（２）交差点の改良

ア　主要交差点の立体交差化

幹線道路の交差点のうち、著しい交通渋滞箇所や交通事故多発箇所、また、これらのおそれのある箇所について、立体交差化を進めます。

事業内容	①　国道 15 号線と環状 8 号線（南蒲田交差点）
	②　国道 357 号線と環状 7 号線（大井埠頭交差点）
	③　国道 357 号線（新木場地区）

（関東地方整備局）

イ　交差点の改良

二輪車の安全な交差点通行を確保するため、幹線・準幹線道路等の二輪車交通事故が多い交差点において、交差点流入部の右折車線と直進車線の間にゼブラ導流帯を設置するなどの対策を道路管理者に要請し、交差点改良を進めます。

（警視庁）

（３）幹線道路の沿道環境の整備

「幹線道路の沿道の整備に関する法律」に基づき、沿道整備道路に指定された区間の住宅の防音工事の助成、緩衝建築物の建築費等の一部補助を引き続き実施します。

また、道路構造対策として、路面の平坦性の確保、低騒音舗装の敷設を計画的に実施します。

（関東地方整備局）

３　交通安全施設等整備事業の推進

（１）横断歩道橋のバリアフリー化

高齢者や障害者等の利用が多く見込まれる横断歩道橋については、スロープや機械昇降装置の必要性等を検討した上で改良を行います。

（関東地方整備局、都建設局）

（２）防護柵の整備

歩行者の無秩序な車道横断を抑制して歩行者の横断事故を防止し、また、車両の路外等への逸脱を防止して車両乗員の傷害等を最小限にとどめるため、防護柵の設置を進めます。

（関東地方整備局、都建設局）

（３）道路照明の整備

夜間の交通事故防止のため、道路形態から危険度の高い交差点、横断歩道等に道路照明を重点的に整備します。

また、広幅員、高木の植樹などにより、従来の道路照明では満足な照度が得られにくい歩道箇所については、歩道交通の安全性・快適性を高めるため、歩道照明の整備を進めます。

（関東地方整備局、都建設局）

（４）道路標識等の整備

ア　わかりやすい案内標識等の整備

案内標識について、わかりやすく見やすくなるように、通称名・路線番号・ローマ字併記等の標示を行うとともに、道路標識の乱立を解消するために規制標識との共架による標識の整理統合を行います。

また、障害者や高齢者の円滑な通行を支援する案内標識の整備を行います。

（関東地方整備局）

平成 13 年度に策定した新「東京みちしるべ計画」に基づき、案内標識の表示文字の拡大、ローマ字・英語併記等による、わかりやすい案内標識の整備を進めます。

あわせて、外国人旅行者や障害者、高齢者を含めたすべての人が安心して東京の観光を楽しめるように、ピクトグラム（絵文字）や多言語で表記した歩行者用観光案内標識の整備を進めます。

また、道路標識の乱立を解消するため、規制標識との共架による標識の整理統合を行います。

（都建設局）

イ　規制標識等の整備

・　ドライバーや歩行者にとって、見やすく、わかりやすい道路標識を整備する

ため、標識板の大型化、超高輝度化、内照化を図るとともに、環境に配意した標識板の導入を推進します。

・　高齢歩行者及び高齢ドライバーの立場から、視認性の高い標識板の整備を推進します。

・　道路標示について、視認性の高い材料を使用し、超高輝度化を推進します。

（警視庁）

（５）信号機の整備・高度化

ア　歩行者感応制御化等の整備

高齢者や身体障害者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用し、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や青時間内に渡りきれないと思われる歩行者を感知して青時間を延長する機能を有する歩行者感応制御化の整備を推進します。

事業規模	23 年度	24 年度～27 年度
歩行者感応制御化等の整備	5 か所	未定

（警視庁）

イ　ＬＥＤ式信号灯器の整備

ＬＥＤ式信号灯器は、環境面・安全面において大きな効果が期待されることから、平成 14 年度より全ての車両用灯器をＬＥＤ式へ転換する事業を推進しています。歩行者用灯器についても同様の効果があり、歩行者からの視認性が向上するため、平成 19 年度より更新期の歩行者用灯器をＬＥＤ式に交換しています。

※　ＬＥＤ式信号灯器の利点

・電球式に比べ消費電力が約６分の１

・明るさが均一になり、西日による疑似点灯がない

・10 年以上交換が不要なため、電球交換作業などの交通阻害要因が低減

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度～27 年度
車両用	700 か所	700 か所	700 か所	未定
歩行者用	1,000 か所	1,000 か所	1,000 か所	未定

※事業規模は予定　（警視庁）

ウ　ゆとりシグナルの整備

青信号で横断歩道を渡り始めた歩行者が、途中で青点滅や赤信号になり、横断途中で取り残されたり、無理な横断をすることを抑止するため、歩行速度が遅い高齢者でも横断歩道を安心して渡ることができる、ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用信号灯器）の整備を推進します。

この灯器はＬＥＤ表示により視認性が高く、待ち時間を表示することでイライ

ラが防げること、残り時間を表示するので横断のタイミングを知ることができるという特徴があり、歩行者の交通事故防止に極めて有効な灯器です。

高齢者用公共施設や駅の周辺などで、幹線道路等の広幅員道路を横断する箇所に整備します。

事業規模	23 年度	24 年度～27 年度
ゆとりシグナルの整備	300 か所	未定

（警視庁）

エ　歩車分離式信号機の整備

交差点を青信号で横断中歩行者と右左折車との事故を防止するため、交通状況に応じて歩車分離式信号機の整備を推進します。

（警視庁）

オ　右折感応型信号機の整備

交差点内の交通の円滑化と交通事故防止を図るため、警視庁交通管制センター内のコンピュータによる信号機の集中制御や右折車両を感知して右折矢印信号の秒数を調整する制御など交通状況に即応できる感応制御の拡大を図ります。

（警視庁）

（６）その他の交通安全施設等の整備

二輪車のカーブ地点対策として、中央線の高輝度化・ワイド化、路側帯（外側線）の新設・拡幅、滑り止め舗装等の路面の改良、照明の増設・照度アップ、減速表示、視線誘導標、ガードレール（パイプ）、カーブミラー等の設置等による安全対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

（警視庁）

道路交通の安全性と円滑化を図るため、交通管理者と調整のうえ見通しの悪い曲線道路等の改良、中央帯の設置、登坂車線、区画線、道路反射鏡、視線誘導標、滑り止め舗装などの施設を整備します。

（都建設局）

（７）事故多発地点対策のための交通安全施設改良等

ア　交差点改良などによる交通事故防止対策

事故危険箇所対策事業は、「社会資本整備重点計画（H20～H24）」における交通安全施設等整備事業の主要施策の一つで、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点及び単路において、死傷事故の約３割抑止を目標に、交通安全施設の整備等、集中的な交通事故防止対策を実施していくものです。都内における事故危険箇所は 165 か所（平成 21 年 3 月 31 日、警察庁、国土交通省より指定）で、交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更など必要な対策を行います。

（関東地方整備局、警視庁、都建設局）

イ　信号制御の最適化

夜間交通閑散時については、車両の高速走行による交通事故を防止するため、事故多発傾向にある路線全体の走行調査、信号定数の見直し、設定及び効果検証を行います。なお、事故が多発する路線と渋滞が多発する路線は、いずれも幹線・準幹線道路であるため、夜間の高速走行抑止と昼間の円滑化を併せて行うものです。

事業規模	23 年度	24 年度～27 年度
信号制御の最適化対策	6 路線	未定

（警視庁）

ウ　信号機の改良

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置など、信号機の改良（多現示化）を行い、交通事故防止と円滑化を図ります。また、駅前、福祉施設、学校の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への改良を進めます。

信号機の改良（多現示化）は、事故防止若しくは円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進していく必要があり、特に歩車分離式信号機や右直分離式信号機について重点的に整備していきます。

事業規模	23 年度	24 年度～27 年度
信号機の改良	110 か所	未定

（警視庁）

エ　交通安全施設等の整備に関する要請

交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所などの事故の発生状況等を勘案し、交通安全施設等の整備が必要と認められる箇所について、警視庁の年度ごとの一括した要請に基づき、交通事故防止等の必要な対策を行います。

（関東地方整備局、都建設局、警視庁）

（８）駐車施設の整備・拡充

ア　民間自動車駐車施設の整備促進等

既存駐車場の有効利用とともに、荷さばき、自動二輪車、客待ちタクシーなどの新たな課題への取組を進めていくため、平成 19 年 1 月に「総合駐車対策マニュアル」を策定しました。また、自転車等駐車場の整備も進めています。

今後も、各区市の駐車場整備計画の策定を支援するとともに、必要な自動車駐車場の整備促進や自転車駐車場整備の着実な実施に努めていきます。

（都都市整備局）

イ　二輪車の駐車対策

（ア）区市町村等との協力など

道路交通の安全と円滑化を図るため、自動二輪車駐車施設の整備拡充に向けて、区市町村や駐車場事業者などと連携し、駐車対策に取り組んでいきます。

（警視庁）

（イ）自動二輪車駐車場整備支援事業

東京都道路整備保全公社では、自動二輪車駐車場の設置を促進するため、区の協力を得て、23 区内における駐車場の空きスペース（デッドスペース）等を活用し、自動二輪車駐車場の整備を支援していきます。

また、同公社のホームページ等で「s-park for riders」により都内の自動二輪車駐車場情報の提供を行います。

（都建設局）

ウ　大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備

大規模小売店舗設置者は、法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（以下「指針」という。）により、必要駐車台数や自転車等駐輪台数を確保することが定められています。

- 駐車場の収容台数は「指針」で定める計算式により算出した台数を確保すること。
- 駐輪台数は店舗の所在する区市町村が定める自転車駐車場附置義務条例・要綱等により駐輪場を確保すること。
- 自動二輪車等の駐車需要が相当程度見込まれる店舗にあっては、原則として一定の区画を区分して自動二輪車の駐車場を確保するよう努める。

設置者は、「指針」に基づき、必要な駐車施設等の整備を実施します。

（都産業労働局）

（９）交通環境のバリアフリー化

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)に基づく交通安全特定事業(※)を推進し、旅客施設や官公庁施設等の生活施設間の移動の円滑化を図ります。

また、要望等の対応や事故防止の観点から、今後も視覚障害者用信号機等の整備を継続して推進していきます。

※　交通安全特定事業

高齢者、障害者等が旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性及び安全性を高めるために実施する信号機の整備、道路標識・標示の整備、駐車対策等を推進する事業

（警視庁）

（10）区市町村等実施交通安全施設整備の補助

ア　歩道設置、道路照明等

市町村が実施する歩道整備や道路照明の設置など、交通安全施設の整備を促進するため、補助金を交付します。

（都建設局）

イ　ユニバーサルデザイン福祉のまちづくり事業

ユニバーサルデザインを生かした先駆的な福祉のまちづくりに取り組む区市町村を支援し、これを波及させることにより、すべての人が地域でいきいきと暮らし、社会参加できるまちの実現を図ります。

（都福祉保健局）

４　自転車利用環境の総合的整備

（１）自転車走行空間の整備

自転車は、広く都民に利用される重要な交通手段の一つであり、買い物などの日常的利用や通勤・通学、サイクリングなど、自転車の利用が拡大しています。

こうした中、歩行者と自転車の事故は増加傾向にあり、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全と安心を確保するため、自転車走行空間の整備を推進します。

事業内容	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度～27 年度
自転車走行空間の整備	16.4km	7.5km	7.1km	未定

（都建設局）

道路管理者と連携して、自転車道の整備、自転車専用通行帯の設置等の自転車通行環境の更なる整備を推進します。

（警視庁）

（２）自転車等駐車場の整備

ア　国道等における整備

道路上に、駐輪場が必要となる場合には景観及び歩行者等の通行を阻害しないよう場所について考慮の上、自転車駐車場の整備を行います。

（関東地方整備局）

イ　国庫補助による整備促進

区市町村が実施する自転車駐車場整備で都市計画事業に該当しない場合に、交通安全施設等整備事業を活用して、国庫補助、都費補助等を交付することにより、自転車駐車場の整備を促進します。

（都建設局）

ウ　自転車駐車場の用地確保の支援

自転車駐車場の用地確保に関する鉄道事業者、道路管理者等との連絡調整など、

区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

（都青少年・治安対策本部）

5　渋滞対策の推進

（1）ハイパースムーズ作戦

交通渋滞は、円滑な道路交通を妨げ、時間的、経済的損失を与えるばかりではなく、大気汚染の原因の一つともなっています。

東京都では、警視庁及び東京国道事務所と連携し、三環状道路等道路ネットワークの整備と併せ、既存の道路空間を活用し即効性のある渋滞対策として、都内の渋滞が著しい 30 路線区間を対象に、ＩＴＳ技術も導入したうえで単路部を含めた路線全体の交通流の円滑化を図る渋滞対策事業「ハイパースムーズ作戦」を実施し、都内の渋滞緩和に努めています。今後５年間を事業期間として、対象路線箇所の旅行時間 30%削減を目指していきます。

ア　道路施設等の改善・違法駐車の排除

右左折車線の確保

イ　駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策

ウ　渋滞対策の普及・啓発

年間計画作成の段階から広告代理店等専門業者を活用し、媒体の効果検証を踏まえながら、戦略的な広報活動を実施

（関東地方整備局、警視庁、都青少年・治安対策本部、
都知事本局、都都市整備局、都環境局、都建設局）

（2）バス停車帯の整備

バス乗降時の停車により追い越し車両が対向車線へ出ることによる事故の防止や、後続車両の渋滞の緩和のため、バス停車帯（バスベイ）の整備を進めます。

（都建設局）

（3）「第２次交差点すいすいプラン」の推進

交差点で発生している右折待ち車両による交通渋滞を緩和するため、用地を取得して右折レーンの設置等を行います。（事業期間；平成 26 年度まで）

事業内容	23 年度	24 年度～26 年度	27 年度
第２次交差点すいすいプラン	45 か所	未定	―

（都建設局）

（4）臨海部の交通ネットワーク機能の強化

ア　臨海部の道路整備推進

国際的な物流拠点が集中している臨海部の物流をより円滑にするため、中央環状品川線の整備を促進し、東京港と高速道路網の接続を強化するとともに、国道

357 号の東京港トンネル部や東京港臨海道路Ⅱ期事業等、港湾地域の道路整備の着実な推進を国等関係機関に要請していきます。また、国道 357 号の多摩川トンネル部の事業化、第二東京湾岸道路の計画の具体化についても働きかけます。

（都港湾局、都都市整備局、都建設局）

イ　新木場周辺のネットワーク整備

国道 357 号新木場周辺の荒川河口橋西詰交差点部は、首都高速湾岸線、国道 357 号、新木場若洲線（東京港臨海道路Ⅱ期事業の延伸部）、補助 144 号線が交差するため、将来的に交通量の増加が見込まれます。

このため、国と連携して、新木場交差点部の立体化など、周辺部を含めて円滑な道路ネットワークを形成していきます。

（都港湾局）

（５）荷さばきスペース拡充プロジェクト

道路高架下等の都有地提供により荷さばきスペースを拡充するとともに、国や区市町村に対して国有地・公有地の同様の活用を要請するなど、都・国・区市町村が連携してスペースの確保を推進します。

また、都内全域において時間貸駐車場（コインパーキング）を荷さばき可能とする取組を民間と連携して進め、地区内での物流効率化や渋滞の解消を図ります。

（都都市整備局）

６　高速道路における安全施設の整備等

（１）高速道路等の整備

・　都心環状線とこれに接続する各放射線の上り線合流部等を中心に渋滞が発生している状況から、中央環状線等ネットワーク整備が急務となっています。引き続き、ネットワークの早期完成を目指して整備を進めます。

（首都高速道路㈱）

・　高速道路等の幹線道路の延伸等整備を、沿線環境などに十分配慮しながら進めます。

事業内容	23 年度～26 年度	27 年度
高速道路等の整備 （開通予定）	未定	東京外かく環状道路 三郷南～高谷 JCT 間

（東日本高速道路㈱）

事業内容	23 年度	24 年度～27 年度
高速道路等の整備 （開通予定）	首都圏中央連絡自動車道 八王子南～八王子 JCT 間	未定

（中日本高速道路㈱）

（２）高速道路における安全施設の整備等

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

（首都高速道路㈱、東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱）

ア　事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

・　安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間などの事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、道路照明施設、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備などを重点的に実施します。

・　逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

（東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱）

イ　安全で快適な交通環境づくり

・　過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

（東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱）

ウ　高度情報技術を活用したシステムの構築

・　お客様の多様なニーズにこたえ、適切な道路交通情報などを提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）及びＩＴＳスポット等、道路交通情報に関する整備・拡充を図ります。

・　渋滞の解消及びサービスの向上を図るため、高速道路等の有料道路の料金所で一旦停止することなく、自動的に料金の支払いを可能にするノンストップ自動料金支払いシステム（ＥＴＣ）などの高度道路交通システム（ＩＴＳ）の整備を推進します。

・　インターネット・モバイル等、広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行うサービスの向上等を推進します。

（東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱）

（３）高速道路における標識等の整備

首都高速道路では、ドライバーの声を反映しドライバーにとってよりわかりやすい道路案内標識となるよう、表示内容を改良しています。

（首都高速道路㈱）

７　交通需要マネジメント（ＴＤＭ）の推進

（１）公共交通機関への転換対策の推進

ア　バスロケーションシステムの整備

・　都営バスにおいて、バスロケーションシステムの再構築を進め、都バス運行情報サービスの機能を強化し、新たな情報提供サービスを開始します。

・　お客様の利便性向上を図るため、バスロケーションシステムを再構築し、停留所での運行情報サービスを改善します。

事業内容・規模	23 年度	24 年度	25 年度～27 年度
簡易型バス接近表示装置の増設	30 基	30 基	未定

（都交通局）

イ　バスレーン対策

バスレーン対策の推進による路線バス等の定時運行の確保は、マイカー通勤者等からの利用転換を促進し、交通総量の減少による交通渋滞の緩和及び交通公害の減少に寄与することから、今後も対策を推進していきます。

（警視庁）

（２）乗換えの利便性の向上

ア　だれにも乗り降りしやすいバス整備事業

民営バス事業者が整備するノンステップバスの購入経費の一部を補助することにより、高齢者や障害者をはじめ、だれもが乗り降りしやすいバスの計画的な整備を促進します。

（都福祉保健局）

イ　ノンステップバスの整備

都営バスにおいて、更新車両の全てをだれもが乗り降りしやすいノンステップバスとし、平成 24 年度には全ての路線バス車両をノンステップバスにします。

事業内容・規模	23 年度	24 年度
ノンステップバスの整備	103 両	20 両

（都交通局）

（３）環境確保条例で規定する事項の遵守

自動車交通量の抑制を促すため、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」第三章に規定する、都民、事業者及び行政がそれぞれ守るべき事項について、イベントの開催等により普及啓発を図ります。

（都環境局）

（４）パークアンドライドの普及促進

「パークアンドライド」とは、郊外の駐車場に車を停め、そこから電車等の公共

交通機関に乗り換えることにより都心部への車の乗り入れを抑制するものです。

これを推進する施策の一つとして、立地等の一定の要件を満たす民間等駐車場を、「パークアンドライド駐車場」として東京都道路整備保全公社が運営する駐車場案内サイト「S-park」に登録することで、都民が容易にパークアンドライドを実行できる環境づくりを行います。

（都建設局）

（５）通行課金制度の導入の検討

渋滞により低下した都市機能の回復と自動車による大気汚染等の改善を図るため、交通混雑の著しい地域に進入しようとする自動車に課金し、交通量の抑制を図る「通行課金制度」を検討していきます。

（都環境局）

８　その他の道路交通環境の整備

（１）橋梁の整備

河川によって分断されている地域を結ぶとともに、安全で円滑な交通を確保するため、橋梁の新設、拡幅及び耐久力の低下や耐荷力が不足している橋梁の架け替えを行います。

（関東地方整備局）

耐荷力・耐久力の向上のため、老朽橋の架替えを行うとともに、円滑な交通流を確保するため、橋梁の拡幅・架替え、新設を行います。

（都建設局）

（２）道路の緑化推進

ア　人にやさしい道づくり

「人にやさしい道づくり」、「周辺環境との調和」などを踏まえた景観への配慮及び道路緑化等の環境整備事業を促進します。

（関東地方整備局）

イ　既設道路の緑化推進

緑の拠点をつなぐ「グリーンロード・ネットワーク」を形成・充実させるため、緑の量が豊かで美しい「魅せる街路樹」の整備と維持管理・育成を継続します。

その際、道路交通の安全確保と快適性を高めるとともに、沿道条件を考慮した環境改善、避難道路としての安全性向上や道路交通に支障にならないよう留意し、既設道路の緑化を推進します。

また、国・区市町村と連携し、事業目標の達成を目指します。

事業内容・規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
街路樹の充実	101.9km	102km	77km	96km	114km
環境緑地帯の整備	１か所	１か所	１か所	１か所	１か所
街路樹診断	6,188 本	6,000 本	6,000 本	6,000 本	6,000 本
植樹帯等生育環境の改善や維持管理					

（都建設局）

ウ　環境施設帯の設置

沿道環境に配慮するため、環境施設帯（10m）を設置します。

環境施設帯の設置は道路景観の向上や、車道からの騒音、振動及び排出ガスへの対策として設置し、沿道の生活環境に資するものです。

（都建設局）

（３）道路の使用及び占用の抑制

道路上の工事及び作業のための道路の使用及び占用については、道路交通の安全と円滑を確保するため、抑制する方針のもと適正な許可を行い、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等について指導を徹底します。

また、道路の無秩序な掘り返し工事等の施工時期、施工方法等についての十分な協議を行い、共同施工の実施などにより工事の効率化・縮減平準化を図るよう取り組みます。

特に渋滞等が見込まれる工事などについては、予告看板等による事前の情報提供や施工時のわかりやすい迂回路説明の徹底など、道路利用者の視点から現場の工事改善に取り組みます。

（関東地方整備局、都建設局、警視庁）

（４）不法占用物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、道路をパトロール調査し、看板、商品、のぼり旗等の不法占用の撤去等の是正指導を行います。

（関東地方整備局、都建設局）

また、「夢のみち」行事など、道に関する行事を通じて、広く都民及び道路利用者に対し、道路の役割・重要性への関心と理解を深めるため普及啓発に努めます。

（都建設局）

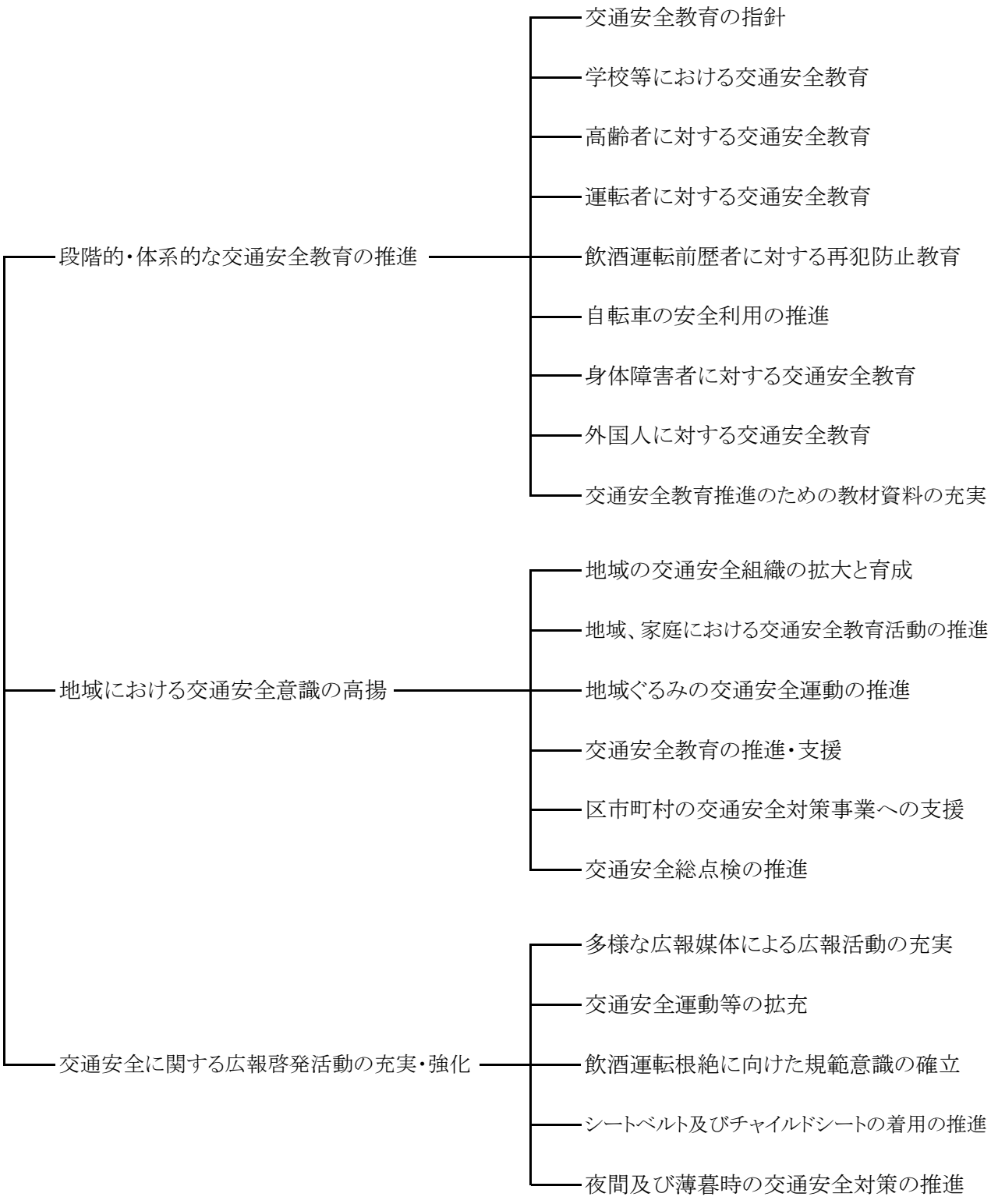
（５）街区公園・近隣公園の整備

区市町村の施行する都市計画事業である公園整備に対して補助金を交付し、街区公園・近隣公園等の整備を促進します。

（都建設局）

第2章　交通安全意識の啓発

〔施策の体系〕



第２章　交通安全意識の啓発

１　段階的・体系的な交通安全教育の推進

（１）交通安全教育の指針

交通安全教育指針（平成 10 年 9 月 22 日国家公安委員会告示第 15 号）や交通の方法に関する教則（昭和 53 年 10 月 30 日国家公安委員会告示第３号）に基づいて、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、年齢、車両種別及び業種などの対象に応じた段階的な交通安全教育を計画的に実施します。

（警視庁）

（２）学校等における交通安全教育

ア　安全教育プログラムによる安全教育の推進

学校教育における交通安全教育は、学校教育活動全体を通して行うことを基本とし、児童・生徒に危険を回避する能力や安全を重視する意識と態度を育てることが必要です。

学校全体で意図的･計画的に指導できる指導資料集として、指導内容や指導方法等を示した安全教育プログラムなどの資料を作成・配布するとともに、安全教育推進校の指定等を通して、交通安全教育を推進します。また、学習指導要領等に基づき、薬物乱用･飲酒等防止についても指導していきます。

事業内容・規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度～27 年度
指導資料集 安全教育推進校	実践資料等 12 校	安全教育プログラム 12 校	実践資料等 12 校	未定

・　幼稚園等では、園外保育等における実践活動を通して、交通安全のきまりや歩行の仕方を理解させ、安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。また、地域内の交通事情を把握し、地域の警察と連携して幼児の交通安全教育を行います。

・　小学校では、集団での安全な歩行、自転車の安全な利用及び点検や整備、交通法規やマナーの理解などを通して、道路事情に応じた安全な生活を営むことができる態度や能力の育成を図るとともに、地域の警察と連携して交通安全教室等の参加・体験的な指導を行います。

・　中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置、交通災害防止等に関する基本的事項の理解を深め、地域の警察と連携して自転車免許実技講習会等の参加・体験的な活動を取り入れ、交通災害防止に関する能力の育成を中心に指導を行います。

・　高等学校では、小・中学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き

社会人として必要な交通マナーを身に付けるよう指導します。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車等の安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げ、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

そのため、車両を運転する者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「見て・聞いて・体験する」参加・体験型の交通安全教室（スケアード・ストレイト方式等）を警視庁交通部と連携を図りながら開催していきます。

また、警視庁交通部からは、交通安全にかかわる情報を随時提供し、高等学校における交通安全教育を支援していきます。

・　特別支援学校では、校種に準じた交通安全を児童・生徒の障害の程度に応じて指導します。特に、通学路の交通事情や通学方法に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的事項の理解など、危険回避する能力の育成を図ります。

・　全校種とも、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深めるとともに、学校や地域の実情に応じた各学校の安全教育計画を基に、指導に当たっていきます。

（都教育庁、警視庁）

イ　学習指導要領等に基づく薬物乱用・飲酒等防止指導

学習指導要領等に基づき、薬物乱用・飲酒等防止の指導については、小学校（第５、６学年）体育、中学校・高等学校保健体育を中心に、学校教育全体を通じて指導に取り組んでいます。特に、高等学校では薬物乱用・飲酒等について、疾病との関連、社会との影響などについて総合的に指導していきます。

（都教育庁）

ウ　指導者の育成と指導内容の充実

指導者講習会、研究協議会等を開催して都立学校や区市町村に対して情報提供を行い、交通安全教育に関する指導者の育成と指導内容の一層の整備と充実を図っていきます。

（都教育庁）

エ　高校生の交通事故防止対策連絡会議の開催

高校生の交通事故防止について、交通事故防止対策を推進するため「高校生の交通事故防止対策連絡会議」を開催し、関係機関の連携を図ります。

（都青少年・治安対策本部、都教育庁、警視庁）

（３）高齢者に対する交通安全教育

ア　老人クラブ、高齢者サークル等

老人クラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため反射材用品の普及、活用の促進を図ります。

また、老人クラブ等による自主的な交通安全活動を促進するため、交通安全教育指導者の育成を図るとともに、家庭訪問等による交通安全の呼びかけを積極的に推進し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁）

イ　普及啓発

関係団体等と連携し、春・秋の交通安全運動等を始めとする交通安全関係キャンペーンを中心に、ポスター、リーフレット、ラジオスポット放送、シルバーパス利用の手引き（シルバーパス発行時に配付する手引き）等を通じ、高齢者の交通安全意識の普及啓発を行います。

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

ウ　参加・体験型講習会の充実

高齢者自らが横断体験をする「歩行者教育システム（交通安全教育普及啓発用機器)」（※）の運用による歩行中の交通事故防止、反射材効果を体験できる「くらピカＢＯＸ」（※）の活用による高齢者への反射材用品等の普及を図るなど、より効果的な参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

※　歩行者教育システム

スクリーンに投影された道路や走行してくる自動車の映像を見ながら、実際に道路に見立てたシート上を歩行し、道路横断を疑似体験することにより、高齢者自身が自動車の速度感覚や自己の身体能力を理解できるシステム

※　くらピカＢＯＸ

明るい場所であっても暗闇をつくることができ、反射材に光をあてることにより、夜間の歩行中や自転車乗用中の交通事故防止に効果のある、反射材の効果を視覚で確認できる効果体験ツール（プラスチック段ボール製の長さ約 1.8ｍの直方体の箱）

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

エ　運転経歴証明書の普及

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、高齢者の運転免許自主返納を促進し、運転経歴証明書の普及に努めます。普及にあたっては、各種広報媒体を有効に活用し、広報啓発に努めます。

（警視庁）

オ　運転免許を自主返納した高齢者に対する支援

自治体、公共交通機関等に対し、運転免許証を自主返納した高齢者に対する継続的な支援を働きかけるなど、運転免許返納後の高齢者に対する支援を推進します。

（警視庁）

（４）運転者に対する交通安全教育

ア　地域、職域

地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

特に、二輪車運転者については、原付やスクータータイプ型の交通事故が多発しているので、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図ります。

（警視庁）

イ　企業内

企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、安全運転中央研修所等における研修を奨励し、実践的かつ体験的な運転者教育を推進します。

（警視庁）

ウ　免許取得後の教育の充実

交通情勢の変化、加齢に伴う身体機能の変化及び運転技能の変化等に対応して、必要な技能と知識を習得することが求められるため、免許取得後の交通安全教育の充実を図ります。

また、運転に自信がなくなったなどの理由から、免許が不要となった方に対して、運転免許の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

（警視庁）

（５）飲酒運転前歴者に対する再犯防止教育

飲酒運転前歴者の再犯を防止するため、取消処分者講習等のカリキュラムの充実を図ります。

（警視庁）

（６）自転車の安全利用の推進

・　自治体・学校等と連携し、小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、幼児・児童の保護者の参加も求め、自転車通行ルールの遵守及び乗車用ヘルメット着用について広報啓発を推進します。また、小学校における交通安全教室で「自転車安全利用推進キャンペーン」の一環として、ＴＳマークの普及を図ります。

・　中学・高校生、大学生、社会人を対象に、具体的な自転車事故の事例や交通事故を起こした場合の責任、自転車の交通違反に対する制裁の内容等を中心とした教育を行うとともに、自治体と連携して、ルール違反により、どのような危険が生じるか体験させるスケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などを推進し、規範意識の向上を図ります。

・　高齢者に自転車実技教室への参加を積極的に求め、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。

（警視庁、都教育庁）

・　自転車の交通ルール等の周知にあたっては、20～30 歳代の自転車事故件数が多いことを踏まえ、新たに成人層を対象にした安全利用の普及啓発を行うなど、各年齢層に応じた普及啓発方法の工夫を図ります。

（都青少年・治安対策本部）

（７）身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。

また、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全教育を積極的に推進して、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁）

（８）外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、基本的な交通ルール等の修得に重点を置いた交通安全教育を推進します。

（警視庁）

（９）交通安全教育推進のための教材資料の充実

ア　学校教育用資材の配布等

学校における交通安全教育の充実に役立てるため、都立学校の教師用指導資料を作成して配布します。

また、視聴覚教材を整備し、児童・生徒の発達段階や地域の実情に応じた指導内容と方法の充実を図ります。さらに、随時、警視庁交通部から交通安全にかかわる情報提供を、教育庁を通じて全ての都立高校に行います。

事業内容・規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
高等学校交通安全教育指導事例集	500 部	500 部	500 部	500 部	500 部

（都教育庁、警視庁）

イ　交通安全ビデオの貸出

交通安全啓発用のビデオを区市町村、学校及び民間団体等に貸し出します。

（都青少年・治安対策本部）

２　地域における交通安全意識の高揚

（１）地域の交通安全組織の拡大と育成

交通ボランティア活動は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を通じて規範意識の向上とともに、地域社会の絆の強化に資することから、

- 交通ボランティアの効果的運用と活動内容の充実強化
- 学校、事業所、町会等との連携による若い世代の参加促進
- 自治体との連携による財政基盤の充実

などにより、交通ボランティア組織の拡大と活動の活性化を図ります。

（警視庁）

ア　子ども対策

地域交通少年団の団員への加入を促進するとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通じての交通安全意識の普及浸透を図ります。

また、地域交通安全協会婦人部等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子どもに対する交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁）

イ　若年層対策

高校生の交通安全に係わりのある地域関係者で組織する「高等学校交通事故防止連絡協議会」等の一層の拡充を図るとともに、高校生向け交通安全教育指導者用 CD-ROM 及び活用マニュアル等を活用した学校教育の場における交通安全教育を積極的に推進します。

また、二輪車実技指導等の実施を働きかけるなど、高校生の交通安全意識の高揚を図ります。

（都教育庁、警視庁）

ウ　高齢者対策

資器材等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育によって、高齢者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚し、安全な行動をとることができるような指導に努めます。

また、警察職員や地域交通安全活動推進委員、ボランティアの高齢者交通指導員が、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢者の保護誘導活動を推進します。

（警視庁）

自治体が中心となり、警察、関係団体、自治体等が連携して、高齢者の交通事故防止対策を推進するための区市町村の高齢者交通事故防止対策協議会等の設置を推進するほか、情報をリアルタイムに発信できる広範なネットワークを整備、

拡充し、高齢者の交通安全に役立つ身近で新鮮な情報を配信します。

（都青少年・治安対策本部）

エ　自転車利用者対策

・　自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、区市町村との連携のもと自転車安全教室、自転車の安全な乗り方コンテスト、子供自転車大会、自転車街頭点検整備等、自転車の正しい利用を促進して、自転車事故の防止を図ります。

・　交通ボランティア及び地域住民等と連携し、自転車の走行が多い時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

・　関係機関及び団体と連携し、自転車の正しい通行方法に関する広報啓発活動を推進します。

（都教育庁、警視庁）

・　関係機関・団体等と連携して自転車安全利用推進キャンペーンを実施するなど、「自転車安全利用五則」をはじめとする自転車の交通ルール等を幅広く都民に周知し、自転車利用者のルール遵守・マナー向上の普及啓発を図ります。

・　自転車対歩行者の交通事故などにおいて自転車運転者が加害者となり、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車利用者に車両の運転者としての自覚を促す啓発を行います。

・　「幼児２人同乗用自転車」の安全利用を推進するため、自転車に同乗する幼児の安全を確保する観点から、保護者向けの自転車安全教室などの機会を通じて、幼児に対する自転車用ヘルメットの着用徹底や補助座席への安全な乗せ方などの普及啓発を図ります。

（都青少年・治安対策本部）

（２）地域、家庭における交通安全教育活動の推進

ア　地域

地域においては、町会・自治会等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

（警視庁）

イ　家庭

家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう、地域交通安全協会婦人部等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールと交通マナーの普及浸透を図ります。

（警視庁）

（３）地域ぐるみの交通安全運動の推進

「春・秋の全国交通安全運動」、「年末の TOKYO 交通安全キャンペーン」（12 月）

を実施します。交通安全運動は、広く都民に交通安全思想の普及浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、都民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進し、交通事故防止の徹底と、「安全で快適な交通社会」の実現を目的としています。実施にあたっては、

- 見せる交通街頭活動及び交通違反の指導取締りの徹底
- 広報啓発活動及び交通安全教育の推進
- 関係機関・団体等との連携の強化

など、管内実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全活動を効果的に推進します。

また、原則として毎月 10 日を「一日交通安全運動の日」と位置付け「交通安全日」に指定し、管内の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

暴走行為が本格化する前の夏期１か月間を暴走族追放強化期間とし、暴走族追放気運の高揚、若者の交通安全マインドの向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進するとともに、暴走族による不法事案の取締りを推進します。

その他、年間を通じ、車両の前照灯を日没より早めに点灯し、ドライバーや歩行者の注意を喚起する「トワイライト・オン運動」を安全運転管理者選任事業所、指定自動車教習所、関係機関・団体に対し、参加を働きかけるほか、各種交通街頭活動を通じて推進します。

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

（４）交通安全教育の推進・支援

区市町村の交通安全教育担当者、交通安全指導員等を対象とした講習会を実施し、地域における交通安全教育の拡充と交通安全指導員等の活動を支援します。

（都青少年・治安対策本部）

（５）区市町村の交通安全対策事業への支援

区市町村が主体的に実施する交通安全教室や講習会において、東京都が出前型の交通安全プログラムを区市町村と連携を図りながら実施することにより、効果的な交通安全教育を行います。

（都青少年・治安対策本部）

（６）交通安全総点検の推進

地域住民や道路利用者が主体となって、交通管理者、道路管理者とともに道路交通環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、「だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくり」を進めます。

（都建設局、警視庁）

３　交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

（１）多様な広報媒体による広報活動の充実

広く都民に交通安全意識の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着化させるため、テレビ、新聞、ラジオ、インターネットをはじめ視聴覚教材、看板、電光掲示板、ポスター及びチラシ等の広報媒体や、交通安全運動等の行事等のあらゆる機会を通じて、効果的な広報活動を推進します。

（警視庁、都青少年・治安対策本部）

（２）交通安全運動等の拡充

春･秋の交通安全運動及び年末の TOKYO 交通安全キャンペーンを効果的に推進し、交通安全意識のより一層の普及徹底に努めます。

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

（３）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを活用した広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

※　ハンドルキーパー運動

自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動です。

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

（４）シートベルト及びチャイルドシートの着用の推進

テレビ、ラジオ、チラシ等の各種広報媒体を積極的に活用するほか、シートベルト体験車を活用するなどして、後部座席を含めたシートベルト着用の必要性と着用効果に関する普及啓発を推進します。

また、チャイルドシートの講習会等を通じて、チャイルドシートの正しい使用及び体験的な交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体との連携を密にし、チャイルドシートの普及促進を図ります。

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

（５）夜間及び薄暮時の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ１時間）や夜間における自転車、歩行者の交通事故を防止するため、スポークリフレクターやシール式反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装の着用について、広報啓発活動を強化します。

（警視庁）

また、反射材効果を明確に体験できる「くらピカＢＯＸ」を活用し、効果的な参加・体験・実践型の交通安全教育を行い、反射材用品等の活用や外出時の目立つ色

の服装の着用について、普及啓発を図ります。

（都青少年・治安対策本部）

第3章　道路交通秩序の維持

〔施策の体系〕

- 交通規制の実施
  - 交通実態に即した交通規制
  - 先行交通対策
  - 交通管制システムの高度化
- 駐車秩序の確立
  - 新駐車対策法制の適正な運用
  - 地域実態に応じた駐車規制の推進
  - 駐車需要に応じた駐車スペースの確保
  - 路外駐車場の整備と利用向上方策
  - 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動
  - 違法駐車等防止条例の運用支援
  - 自動車の保管場所確保の徹底
  - 放置自転車防止の啓発強化
- 指導取締りの強化
  - 悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りの強化
  - 二輪車対策の推進
  - 自転車利用者対策の推進
  - シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り
  - 暴走族の取締り
  - 整備不良車両の取締り
  - 貨物自動車等の過積載防止対策の推進
  - 高速道路における車両制限令の適用強化
  - 交通違反取締り用装備資器材の充実
  - 自動車排出ガス及び騒音の取締り
  - 危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

第３章　道路交通秩序の維持

１　交通規制の実施

（１）交通実態に即した交通規制

ア　路線対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通規制の見直し、信号調整等交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

（警視庁）

イ　抜け道対策

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中して学童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、通行禁止規制や一方通行規制を行うなどして、通過車両を抑制する対策を行います。

（警視庁）

ウ　高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、大型化や超高輝度化を図ります。また、高齢歩行者対策として、裏通りにおいて、ガードレール等の設置や路側帯の整備を図り、歩行者と車両の分離対策を道路管理者と一体となって推進します。

（警視庁）

エ　自転車対策

自転車を当事者とする交通事故防止を図るため、自転車の通行環境整備をネットワークとして拡大化していきます。

（警視庁）

オ　二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通量が多い交差点等では、交差点流入部の右折車線と直進車線の間に導流帯を設けるほか、右折誘導線の設置や進行方向別通行区分規制等の対策を実施します。

（警視庁）

（２）先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握するとともに、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

（警視庁）

（３）交通管制システムの高度化

ア　交通管理システムの高度化

高度道路交通システム（ＩＴＳ）を実現する新交通管理システム（ＵＴＭＳ）のインフラである光ビーコン（※）の整備拡大を進め、交通情報収集・提供の高度化、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）・現場急行支援システム（ＦＡＳＴ）などの整備と同時に、交通管制システムの高度化を図り、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の整備を推進しています。これにより、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会の実現」を目指しています。

なお、「ＩＴＳ世界会議」が 2013 年に東京で開催されます。この会議は、日本及び東京の先進技術の発表の場であると同時に、その体験の場となる予定です。

※　光ビーコン

近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両の台数や位置などのデータをリアルタイムに収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

事業内容・規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度～27 年度
光ビーコン整備	100 基	100 基	100 基	未定
ＰＴＰＳ整備	２路線	２路線	未定	未定
ＦＡＳＴ整備	470 か所	470 か所	未定	未定

※事業規模は予定　　（警視庁）

イ　安全運転支援システムの整備

交通事故等の削減のため、情報通信技術を活用した安全運転支援システム（ＤＳＳＳ）（※）の導入・整備を行っています。

＜現在までの経緯＞

・平成 18 年度：池袋六ツ又交差点含む４か所に導入（モデル事業・国費整備）
・平成 20 年度：お台場地区の３か所に導入（大規模実証実験・国費整備）
・平成 21～22 年度：都内７か所に導入（パイロット事業・国費整備）
・平成 23 年度：警察庁において効果検証を予定（国費事業）

※　安全運転支援システム（ＤＳＳＳ）

ドライバーから見えにくい場所の交通状況を路側センサーにより把握し、車載機からドライバーへ通知することで、ドライバーの認知・判断の遅れ、誤りによる交通事故の防止を図るシステムです。なお、同システムは、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）のサブシステムの一つです。

（警視庁）

ウ　環境に配慮した信号制御等の推進

環境データやプローブ情報（自動車の走行履歴情報）等を活用し、環境情報を含めた交通情報提供や環境に優しい信号制御方式など、交通管制システムを最大

限に活用した環境対策の推進を検討します。

（警視庁）

エ　交通情報収集機能の強化

光ビーコン、車両感知器の整備を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビカメラシステムの更新を図り、交通の安全や円滑化を阻害する事案に迅速に対処します。

また、収集された交通情報を渋滞情報や事故情報等としてリアルタイムにドライバーへ提供し、心にゆとりを持った運転や交通流の分散による交通渋滞緩和等を図ります。

（警視庁）

２　駐車秩序の確立

（１）新駐車対策法制の適正な運用

ア　使用者責任の追及等

放置車両確認機関の適正かつ円滑な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度や車両使用制限等により使用者の責任追及を徹底します。

（警視庁）

イ　重点的取締り

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向し、また、違法駐車の実態に応じ重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」に沿って、移動措置を含めた適切な取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

（警視庁）

（２）地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配意した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

（警視庁）

（３）駐車需要に応じた駐車スペースの確保

ア　パーキング・メーター等の利用向上

時間制限駐車区間における駐車需要や利用実態を考慮し、よりきめ細かなパーキング・メーター等の利用時間を設定し、パーキング・メーター等の効率的な運用を図っていきます。現在運用中の 60 分 300 円及び 40 分 200 円に、新たに 20 分 100 円のパーキング・メーターを設置します。

（警視庁）

イ　駐車場のマップ作成・配布、有効利用等

駐車スペースの不足している地域については、自治体を始め、関係機関等に対し、路外駐車場の整備促進に向けた働きかけを行うとともに、駐車場マップの作成・配布等により、既存駐車場の有効利用を促進します。

（警視庁）

（４）路外駐車場の整備と利用向上方策

再開発事業や、大規模小売店舗の計画を早期に把握し、適切な規模の駐車場、二輪車駐車場、自転車駐車場等の整備について働きかけを行います。

（警視庁）

（５）違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図ります。

また、自治体、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーン、合同パトロール等を実施するとともに、ポスター、チラシ等の作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼びかけます。

（警視庁）

（６）違法駐車等防止条例の運用支援

違法駐車等防止条例の制定自治体と連携を密にし、条例制定の趣旨が十分に活かされるよう効果的な運用を支援することにより、地域の駐車秩序を確立し、交通の安全と円滑を図ります。

（警視庁）

（７）自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施に努めるとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

（警視庁）

（８）放置自転車防止の啓発強化

ア　放置自転車防止運動の実施

地元自治体や警察と協力し、取締り、ＰＲ等により放置自転車防止運動を実施します。

（関東地方整備局）

イ　放置自転車防止の啓発

区市町村、鉄道事業者及び関係機関・団体と幅広い連携のもと、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

（都青少年・治安対策本部、都教育庁、警視庁）

ウ　放置自転車対策基礎資料の作成

区市町村の放置自転車対策のための基礎資料の作成・提供を行い、規制、撤去、処分や自転車駐車場の整備等について多面的に支援します。

（都青少年・治安対策本部）

３　指導取締りの強化

（１）悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りの強化

飲酒運転、無免許運転、速度超過、交差点違反（歩行者妨害、信号無視等）等の悪質性、危険性、迷惑性の高い交通違反に重点を置いた指導取締りを強化します。

特に飲酒運転については、飲酒検問を強化するほか、飲酒運転や飲酒運転に起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者に対する捜査にとどまらず、車両の使用者や飲酒場所、同乗者等に対する捜査を徹底し、車両等提供罪、酒類提供罪及び同乗罪のほか、教唆・幇助行為の確実な立件に努めます。

（警視庁）

（２）二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反（速度超過、進路変更、割り込み等）の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても、積極的な指導警告を実施するなどして安全運転意識の高揚を図ります。

（警視庁）

（３）自転車利用者対策の推進

自転車利用者による乗用中の交通事故が多発しているため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては自転車指導警告カードを活用した街頭指導を強化するとともに、信号無視、一時不停止等、悪質・危険な違反者に対しては交通切符等による取締りを実施します。

（警視庁）

（４）シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

全ての座席におけるシートベルトの着用とチャイルドシート使用の徹底を図るため、指導取締りの強化と広報啓発活動に努めます。

（警視庁、都青少年・治安対策本部）

（５）暴走族の取締り

暴走族に対しては、小規模の集団暴走であっても看過することなく、道路交通法のみならず、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。

特に、悪質事犯については、被疑者の逮捕、車両の押収など強力な取締りを実施

する姿勢で臨み、組織の弱体化・壊滅を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。

また、暴走族の実態について積極的な広報活動を行うほか、暴走族取締強化期間等を通じて、関係機関・団体・学校との連携を強化して暴走族追放気運の高揚を図ります。

（警視庁、都青少年・治安対策本部）

（６）整備不良車両の取締り

ア　指導取締り推進

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを実施していきます。

（警視庁）

イ　不正改造車を排除する運動等

暴走族等による不正改造車の排除及びダンプカーのさし枠装着車等の整備不良車両の運行防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、「不正改造車を排除する運動」を関係機関の協力を得て実施し、不正改造車の排除について、広く一般に周知します。

（関東運輸局）

（７）貨物自動車等の過積載防止対策の推進

ア　過積載事犯取締り等

積載物重量制限違反は、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が大きいことから、重点的な指導取締りを実施します。また、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

（関東運輸局、警視庁）

貨物自動車運送事業者に対する計画的な監査や公安委員会、東・中日本高速道路㈱等からの通知により、行政処分や事業者指導を通じて適正運行を推進します。

（関東運輸局）

イ　高速道路における過積載防止対策の推進

高速道路等においては、交通の安全と道路構造の保全を図るため、警察と高速道路会社とが合同で、重量違反車両の取締りや、その他の車両制限令（※）による違反車両（高さ･軸重･幅･長さ）の取締りを行います。実施にあたっては、料金所に設置している軸重計を活用するとともに、高速道路交通警察隊と高速道路会社とが緊密な連携を図り、取締りを実施し、過積載車両の走行を防止します。

※　車両制限令

道路法 47 条の規定により、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限をする政令として昭和 36 年 7 月に制定されたもので、車両重量の最高限度等を定めています。

（警視庁、中日本高速道路㈱、東日本高速道路㈱、首都高速道路㈱）

ウ　特殊車両通行許可制度

一定の大きさ、重さの制限値を超える特殊車両の無許可通行が増加していることから、関係機関と調整のうえ、指導・取締りの強化を図ります。

また、指導・取締りに関する啓発活動を実施し、特殊車両通行許可制度の周知を図ります。

（関東地方整備局）

エ　過積載防止対策連絡協議会等

「過積載防止対策連絡会議」を開催し、関係機関の過積載運行に対する対策や意見・情報交換を実施し、連携を図りながら事業の適正化に取り組みます。

（関東運輸局）

オ　過積載防止対策庁内連絡会議

東京都では「過積載防止対策庁内連絡会議」を設置して、都の公共工事等から過積載運行を行う車輌を排除するための防止対策を定め、工事現場の巡回調査や現場総点検の実施などの防止対策に取り組みます。また、過積載の危険性・弊害や関連する法令・罰則等の周知及び啓発を行っていきます。

（都青少年・治安対策本部）

（８）高速道路における車両制限令の適用強化

ア　高速道路での車両制限令違反の防止等

車両制限令違反車両に対しては、指導又は措置命令書により、積載方法の是正、排除出口指定等の措置を講じます。また、複数回の違反や重大な違反を犯した悪質な違反事業者等に対しては、講習会等を実施し、違反の再発防止に努めます。

（中日本高速道路㈱、東日本高速道路㈱、首都高速道路㈱）

イ　事業者への周知、取締り強化

警察と高速道路会社とが連携して違反車両の取締り強化等の運動を実施し、車両制限令違反禁止のチラシやポスターの配布等を行い、事業者等に周知を徹底して、法令を遵守させるよう努めます。

（中日本高速道路㈱、東日本高速道路㈱、首都高速道路㈱）

（９）交通違反取締り用装備資器材の充実

交通違反の取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締資器材の充実を図るとともに、その研究開発にも努めます。

（警視庁）

（10）自動車排出ガス及び騒音の取締り

一酸化炭素（ＣＯ）、炭化水素（ＨＣ）の濃度、ディーゼル車の黒煙排出、自動車等の排気音について、関係機関と連携して街頭検査を実施し、違反の取締りを推進します。

（警視庁）

環境確保条例に基づくディーゼル車規制については、関係機関の協力を得ながら、粒子状物質（ＰＭ）排出基準を満たさないディーゼル車に対しての事業所への立入検査、路上及び物流拠点等での車両検査、カメラによる走行車両の撮影などにより、指導取締りを引き続き行っていきます。

（都環境局）

（11）危険物の輸送に関する交通安全環境の整備等

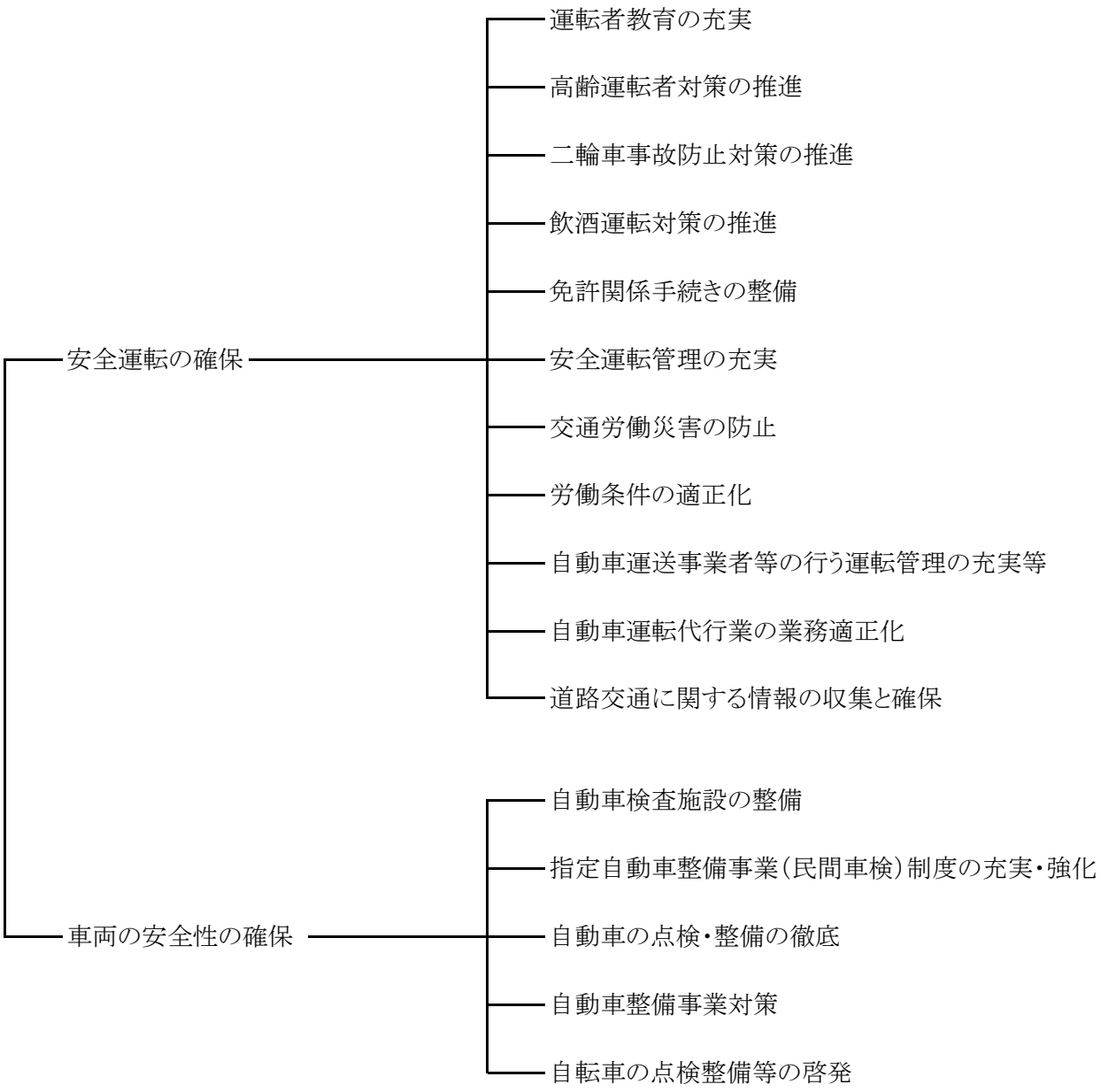
タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送・運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険があります。関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の保安確保について細心の注意を払うよう、指導を徹底します。

また、化学物質等を輸送・運搬する場合の、イエローカード（物質の危険性状、消火方法、処理剤の活用等、事故の際必要な情報が記載されたデータシート）の携行を指導・推進します。

（関東運輸局、東京消防庁、警視庁）

第4章　安全運転と車両の安全性確保

〔施策の体系〕



第４章　安全運転と車両の安全性確保

１　安全運転の確保

（１）運転者教育の充実

ア　運転者教育の効果的推進

最近の交通事故の特徴等を踏まえた教育方法・内容等の見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断力を取得できるよう運転者教育の充実に努めます。

特に、高齢者等交通弱者の保護と思いやりのある運転行動の促進に努めます。

また、指定自動車教習所においては、初期の段階で実施している「運転適性診断」の結果を教習課程に反映させ、自己の運転適性に応じた運転行動をとることができる運転者教育を推進します。

（警視庁）

イ　更新時講習の充実

更新時講習の実効をより高めるため、優良運転者講習、一般運転者講習、違反運転者講習及び初回更新者講習の講習内容の充実や視聴覚教材などの充実を図ります。

（警視庁）

ウ　違反者に対する運転者教育の充実

・　停止処分者講習では、運転適性検査、実車による運転適性指導、運転シミュレーター適性診断等により、運転者教育及び矯正指導を行います。

・　取消処分者講習では、心理的・性格的運転適性検査、運転実技による技能診断及びグループ討議、カウンセリング等を実施し、各人の特性を踏まえた効果的な運転者教育及び矯正指導を行います。

・　違反者講習では、運転適性心理検査、交通法令及び安全運転の指導のほか、「交通安全活動体験講習（歩行者の保護誘導活動等）」又は「実車による運転指導」を実施し、運転者の資質の向上を図ります。

・　初心運転者講習では、運転意識の改善指導、運転適性検査、実車による運転指導、危険予知訓練等を実施し、より安全な運転指導を行います。

（警視庁）

エ　交通短期保護観察処遇者に対する交通安全教育

交通短期保護観察（※）処分に付された少年に対し、講習会時に命の大切さや社会的責任に関する内容を中心とした交通安全教育を実施します。

※　交通短期保護観察

交通関係自動車運転過失致死傷や重大な道路交通法違反等で保護観察処分に付された少年のうち、家庭裁判所から保護観察の期間は短期が相当であると

いう処分勧告があった者に対し、交通違反の再発を防止し、交通法規に対する理解を深めさせ、安全運転に関する知識の向上と安全運転態度の形成を図るために実施されている制度です。

（都青少年・治安対策本部）

オ　指定自動車教習所に対する指導監督の強化

指定自動車教習所における教育内容の充実と教習水準の向上を図るため、指導監督を強化するほか、初心運転者の事故率を公表し、教習業務に反映させます。

また、交通死亡事故の約３割が二輪車の事故であることから、二輪車の運転者に対し、運転技術はもとより交通安全意識とマナーの向上を図る教習を推進します。

（警視庁）

（２）高齢運転者対策の推進

ア　相談コーナーの運営

今後も、高齢運転者の増加が見込まれることから、府中、鮫洲及び江東運転免許試験場の高齢運転者を対象とした相談コーナーにおいて、高齢運転者に対し、きめ細かな指導助言を行います。

（警視庁）

イ　高齢運転者向け運転適性検査機器の活用

ＣＲＴによる運転適性検査機を使用して、運転行動に必要な基本的動作機能を検査し、診断結果に基づいた効果的な高齢運転者教育を行います。

（警視庁）

ウ　高齢者講習の充実

・　70 歳以上の運転免許更新者に対して、受講が義務付けられている高齢者講習では、安全運転に関するＤＶＤの視聴覚教養、運転適性検査、視野検査、実車による運転指導等を実施し、加齢に伴う身体機能の低下が、運転に影響を及ぼすことを理解させる講習を行います。

・　75 歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習の前に講習予備検査を実施し、その検査結果に基づいた高齢者講習を行います。

・　講習予備検査の結果、記憶力・判断力が低くなっている（第１分類）と判断され、かつ、運転操作に支障があると認められる高齢運転者の特異者通報制度（※）を効果的に行います。

※　特異者通報制度

講習予備検査の結果、「記憶力・判断力が低くなっている」と判定された者のうち、高齢者講習等の受講中に特異な行動をしたと高齢者講習等実施者から通報された者に対し、個別訪問の実施など、適切な指導を取ることによ

り、交通安全を確保する制度

（警視庁）

（３）二輪車事故防止対策の推進

ア　二輪車実技講習の実施

二輪車の運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習を積極的に実施します。

また、自動二輪車の二人乗りについて運転特性及び法規則の内容等に関する安全教育を推進します。

（警視庁）

イ　二輪車安全運転推奨シール交付制度

二輪車実技講習への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

（警視庁）

ウ　二輪車交通事故防止ネットワークの構築

二輪車販売店、交通安全対策推進協議会、二輪車関連業者及び未組織の二輪車利用者等に対して交通安全情報を発信するためのネットワークの構築を図ります。

（警視庁）

（４）飲酒運転対策の推進

・　専門的な相談の実施

保健所や精神保健福祉センターでは、アルコール依存症に関し、専門医や保健師による相談を行っています。また、夜間は「東京都夜間こころの電話相談」により、相談を受け付けています。

（都福祉保健局）

（５）免許関係手続きの整備

運転免許保有者の利便性の向上のため、各種免許関係手続の一層の簡素･合理化を図り、警視庁ホームページや運転免許手続案内等、広報媒体を有効に活用して広報啓発活動に努めます。

また、鮫洲運転免許試験場の建て替えに伴い、免許事務について遺漏がないよう適正な事務の推進に努めます。

（警視庁）

（６）安全運転管理の充実

ア　安全運転管理者及び副安全運転管理者

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な

知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

安全運転管理者	
	乗車定員が 11 人以上の自動車１台、その他の自動車５台（自動二輪車１台は 0.5 台として計算する。）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるために選任します。
副安全運転管理者	
	自動車の使用者が、安全運転管理者の業務を補助させるために選任するもので、使用台数が 20 台を超えるときに、その台数に応じて１人以上選任します。

（警視庁）

イ　安全運転管理指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

（警視庁）

（７）交通労働災害の防止

ア　交通労働災害防止ガイドラインの周知機能

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施、教育等の実施、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主・元請事業者による配慮、健康管理等を内容とする「改正交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知するとともに、これを確実に実施させることにより、交通労働災害防止の徹底を図るほか、労働安全衛生マネジメントシステム、特にリスクアセスメントの導入及び活用を事業場に対し指導します。また、運輸交通業を中心にデジタルタコグラフやドライブレコーダーなどＩＴを活用したリアルタイム遠隔安全衛生管理手法の導入の促進を図ります。

（東京労働局）

イ　関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助

陸上貨物運送事業労働災害防止協会が実施する「交通労働災害防止対策推進事業」に対する指導援助に努めるほか、関係事業者団体等が実施する交通労働災害防止活動について必要な指導援助を行います。

（東京労働局）

（８）労働条件の適正化

ア　労働条件に関する監督・指導

自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、併せて交通事故の防止に

資するため、自動車運転者を使用する事業場に対して、労働基準法等の関係法令並びに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）等に基づき、春・秋の全国交通安全運動実施時期等を中心に監督・指導を実施し、「改善基準」による労働時間管理の徹底、労働条件の改善を図ります。

また、関係法令違反により交通事故を発生させる等問題のある事業場については、必要に応じ司法処分を行う等、より厳格に対応します。

（東京労働局）

イ　自主的労務改善の促進

自動車運転者の労働条件を改善するためには、関係業界及び各事業場において自主的な改善意欲の醸成を図ることが肝要なことから、自動車労務改善推進員を活用し、労務改善研究会の活動の活発化や自主点検制度の普及等により、自主的な労務改善が促進され、「改善基準」の履行及び遵守が図られるよう指導します。

（東京労働局）

ウ　関係行政機関との連携強化

「改善基準」の履行確保を図り、あわせて交通事故の防止に資するため、警視庁、関東運輸局東京運輸支局、東京労働局の三者で構成されている「自動車運送事業に係る関係行政機関連絡協議会」の運営を通じて、協力体制の強化を図るとともに、運輸関係機関との間における「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度」及び「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和 42 年法律第 131 号）に基づく通報制度を活用し、また、自動車運転者の過労運転事案に係る警察機関からの通報等により、各関係行政機関との連携の強化を図ります。

（東京労働局）

（９）自動車運送事業者等の行う運転管理の充実等

ア　運行管理者制度の充実・徹底

・　運行管理者の資質の向上を図るとともに、乗務前の点呼においてアルコールチェックを徹底させる等して飲酒運転の根絶を図るほか、運行管理の徹底を図り、安全運行の推進に努めます。

・　運行管理者資格者証制度の適正な推進に取り組みます。

（関東運輸局）

イ　運送事業者等に対する指導・監督

・　自動車運送事業者等に対して、運行管理の徹底を図るため、監査体制の強化、監査対象の重点化及び新たな監査方法の導入等により、効率的、効果的な指導監督に取り組みます。

・　事業者団体等関係団体を通じた指導に取り組みます。

・　自動車運送事業者に対して、運輸安全マネジメント（※）の浸透・定着を図ります。

※　運輸安全マネジメント

経営トップから現場の運転者に至るまで輸送の安全が最も重要であることを自覚し、安全性向上のための計画を作成し、実行、チェック、改善を繰り返すことによって輸送の安全のレベルアップを図る仕組み

（関東運輸局）

ウ　事故情報の多角的分析

・　自動車運送事業者に係る事故情報の収集を充実・強化します。

・　収集した事故情報の分析を行うとともに、その結果の有効活用を図ります。

・　事業活動に伴う交通事故抑止を一層推進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等の普及に向けた働きかけに努めます。

（関東運輸局）

エ　運行管理者等に対する指導講習の充実

・　独立行政法人自動車事故対策機構による運行管理者等に対する指導講習について、運転者の健康状態に起因する事故、過労運転による事故に関する視聴覚機材の活用等により講習内容の充実を図ります。

・　事故を引き起こした運行管理者等に対する特別な講習について、講習内容の充実を図り運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

（関東運輸局）

オ　事業用自動車運転者に対する安全教育、適性診断受診の徹底

・　事業用自動車の運転者には、事業者が運転者に安全教育を実施する場合の教育指針を周知徹底するとともに、事業者に対し、事故・違反運転者、初任運転者、高齢運転者に対する特別な教育、適性診断の受診等の徹底を図ります。

・　独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、診断技術の向上と診断機器の充実を図るとともに、受診環境の整備を行い、受診の促進に積極的に取り組みます。

（関東運輸局）

カ　エコドライブの推進

・　自動車運送事業者に対しデジタル運行記録計等エコドライブ機器の導入を支援し、交通事故防止にも効果のある環境に優しい運転であるエコドライブを組織的・体系的に行う取組（ＥＭＳ：エコドライブ管理システム）の普及を図ります。

（関東運輸局）

・　事業者及び運転者に対して、交通事故防止にも効果のある環境に優しい運転であるエコドライブを啓発します。

（都環境局）

キ　グリーン経営の推進

事業者に対して、エコドライブ徹底・スピード管理・安全教育の実施等により、交通事故削減にも効果のあるグリーン経営（運送事業者の行う環境に配慮した経営）の普及推進を図ります。

（関東運輸局）

(10) 自動車運転代行業の業務適正化

「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」に基づく認定等の業務を適切に行うとともに、自動車運転代行業者に対する立入検査や的確な指導取締り等により自動車運転代行業の業務の適正な運営の確保に努めます。

（関東運輸局、警視庁）

(11) 道路交通に関する情報の収集と確保

ア　高度道路交通システム（ＩＴＳ）の推進

最先端の情報通信技術（ＩＣＴ）を用いて人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたＩＴＳを引き続き推進します。そのため、ＩＴＳ全体構想及び平成 22 年 5 月策定の「新たな情報通信技術戦略」に基づき、産・学・官が連携して、研究開発、フィールドテスト、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図り、ＩＴＳ世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進めます。

（関東総合通信局）

イ　高速道路情報の提供

巡回中のパトロール車からの無線通報、お客様からの非常電話、ＩＴＶ監視カメラや車両感知機等の各種機器等により情報を収集し、道路交通に関する情報を可変情報板、ハイウェイラジオ、ハイウェイテレフォン、ハイウェイ情報ターミナル、ＶＩＣＳ等により迅速かつ的確に提供します。

（中日本高速道路㈱、東日本高速道路㈱）

（ア）利用者ニーズに対応した道路交通情報の提供

首都高速道路のお客様を対象としたニーズ調査を踏まえ所要時間情報を中心とした道路交通情報提供を充実します。

（イ）新しいネットワークを考慮した道路交通情報の提供

現在、建設を進めている中央環状品川線等の整備により、２環状線を核とするネットワークが形成され、複数の経路選択が可能となることから、中央環状

線利用を含めた、わかり易い経路選択情報の提供を進めます。

（ウ）情報提供装置の高度化

上記(ア)及び(イ)の施策を進めるため、今後は既存の情報提供装置の高度化及び高度道路交通システム（ＩＴＳ）を活用した新たな情報提供装置の充実を図ります。

（首都高速道路㈱）

ウ　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

（東京管区気象台）

２　車両の安全性の確保

（１）自動車検査施設の整備

自動車検査法人は、自動車の安全確保と環境保全のため、厳正かつ公正・中立に保安基準適合性の審査業務に当たることとし、不当要求防止対策の充実、新基準に対応した審査方法等の整備及び審査方法の改善に努めるとともに、検査情報の電子化等による検査の高度化（新規検査等の高度化による不正な二次架装及び不正受検の防止や検査情報の有効活用）を図ります。

（関東運輸局）

（２）指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化

ア　指定工場の拡大

優良な設備、技術及び管理組織を有する認証工場の指定整備工場化を積極的に推進するとともに、既存の指定工場の一層の活用を図ることにより、指定整備率の向上に努めます。

（関東運輸局）

イ　指定整備事業の指導監督の充実

指定整備事業の適正な運営を図るため、効果的な監査を実施するとともに、事業者等に対する研修会、講習会等、あらゆる機会を通じて指導・監督に努めます。

（関東運輸局）

（３）自動車の点検・整備の徹底

ア　定期点検整備等の充実

・　関係機関、関係団体の協力を得て、「自動車点検整備推進運動」を、年間を通じて実施します。

・　9 月から 10 月までの 2 か月間を「自動車点検整備推進強化月間」として展開し、広く一般に点検・整備の重要性を啓発するほか、自動車使用者に対して適正な保守管理の実施を促すため、一般ユーザーを対象とした自動車点検整備教室等を積極的に開催します。

（関東運輸局）

イ　不正改造車の排除

・　関係機関、関係団体の協力を得て、「不正改造車を排除する運動」を、年間を通じて実施します。

・　6 月の 1 か月間を「不正改造車を排除する運動の強化月間」として展開し、広く一般に自動車の不正改造防止についての広報活動を行うとともに、不正改造車に関する情報収集体制を整備して情報の収集に努め、その情報に基づき適切な措置を講じます。

・　不正改造車を対象とした街頭検査を実施し、不正改造車の排除に努めます。

（関東運輸局）

ウ　街頭検査、整備管理者研修、自動車運送事業者の監査等の実施

・　整備不良車両の運行の防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、不正改造車排除運動期間、春・秋の交通安全運動期間及び年末年始の輸送等に関する安全総点検期間中に、関係機関と連携して街頭検査を集中的に実施します。

・　自動車運送事業者に対して、点検・整備の充実を図るため、監査等を通じて指導を行います。

・　整備管理者に対しては、点検・整備に関する知識及び技術に関する研修会を開催する等、資質の向上に努めます。

（関東運輸局）

（４）自動車整備事業対策

ア　自動車の新技術への対応

・　自動車の新技術の開発に対応した自動車整備士の新技術の習得及び資質の向上を図るため、整備主任者研修において、実習を含めた技術研修を引き続き実施します。

・　自動車整備士養成施設の教育内容の充実について指導するとともに、自動車整備士技能検定試験を通じて、新技術に対応する自動車整備士の育成に努めま

す。

（関東運輸局）

イ　自動車分解整備事業の適正化、近代化

近年の自動車技術の高度化、自動車ユーザーのニーズの多様化、労働力不足等に的確に対応するため、事業の適正化及び近代化を推進します。

（関東運輸局）

ウ　自動車分解整備事業に対する指導監督

自動車分解整備事業における関係法令の遵守と点検・整備の適正な実施の徹底のため、自動車整備振興会の組織活動を充実させるとともに、自動車分解整備事業者に対して、随時立入検査を実施するなどして指導監督を強化します。

（関東運輸局）

（５）自転車の点検整備等の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

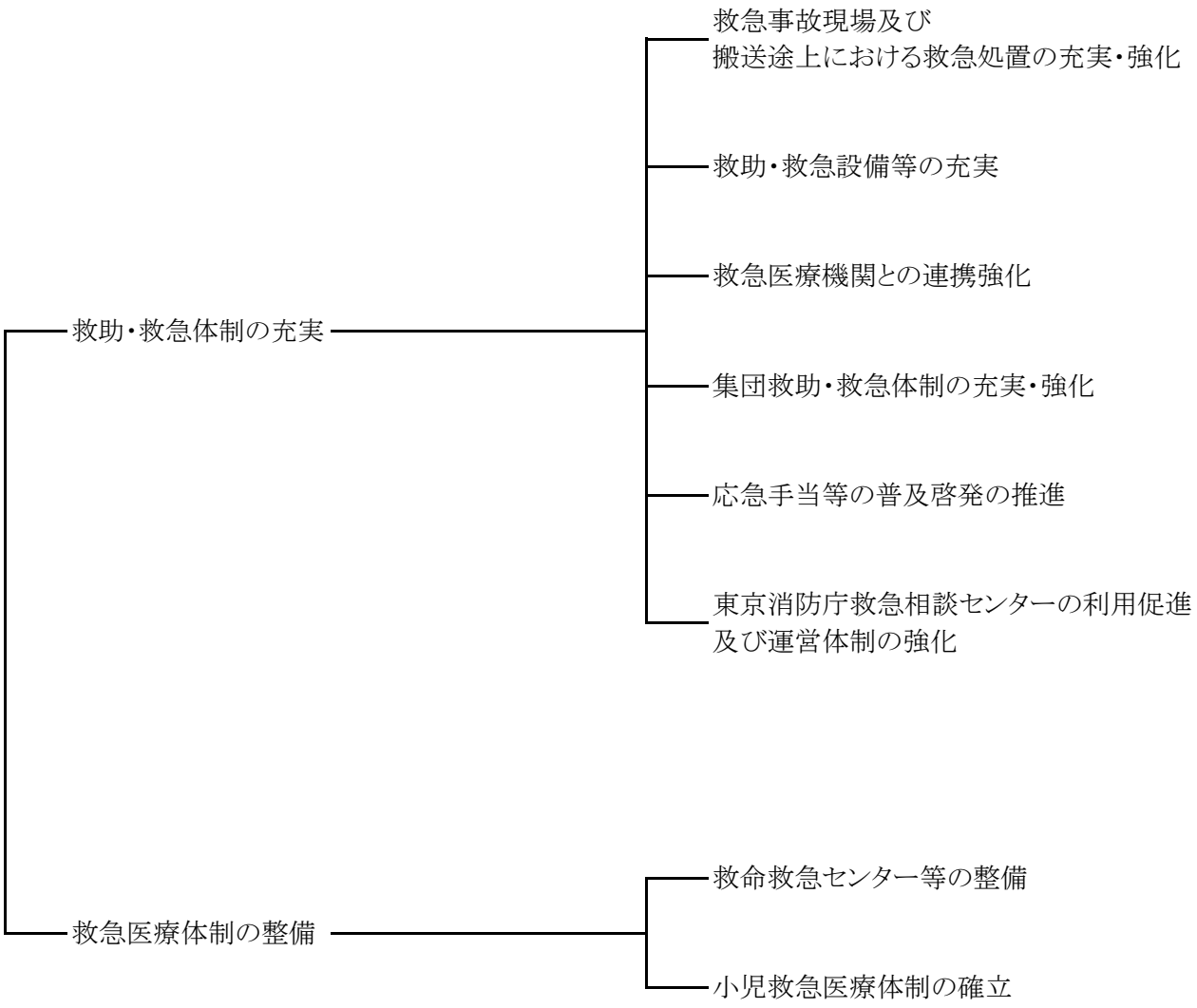
（関東経済産業局）

安全な自転車に乗るために重要となる自転車安全整備店における定期的な点検整備について、関係団体等と連携して自転車安全利用推進キャンペーンなどの機会を通じて普及啓発を図ります。

（都青少年・治安対策本部、警視庁）

第5章　救助・救急体制の整備

〔施策の体系〕



第５章　救助・救急体制の整備

１　救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、救急医療機関等との連携を強化し、応急手当等の普及啓発を推進します。

（１）救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

ア　交通救助・救護体制の充実・強化

救助工作車やポンプ車等に積載する救助用資器材・ＡＥＤ等の応急処置資器材を充実するなど、交通救助・救護体制を強化します。

（東京消防庁）

イ　高度処置救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、拡大処置の技術認定者の養成及び体制の整備を推進していきます。

（東京消防庁）

ウ　航空救急活動体制の充実

高度救急処置資器材を搭載した救急ヘリコプターを運航し、島しょ・山間部などにおける交通事故の負傷者に対して、早期に処置を実施できるようにするとともに、医療機関への迅速な搬送を行っていきます。

（東京消防庁）

エ　高速道路等における救助・救急体制の充実

高速道路上の交通事故においては、早期に傷病者を救出し応急処置に着手できるよう、救急隊のほかにポンプ車隊や所要の救助隊等を効果的に運用します。

関係市町村等や高速道路株式会社各社との連携を強化するなど、高速道路等における救急業務実施体制の整備を促進します。

ヘリコプターが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有など関係各機関での連携した取組を強化します。

（東京消防庁、中日本高速道路㈱、東日本高速道路㈱）

（２）救助・救急設備等の充実

ア　救急車の増強整備等

救急需要に応じ、救急車（高規格救急車）を増強します。

また、従来から大規模災害時等に活用してきた非常用救急車にも救急資器材等を積載し、効果的に運用していきます。

（東京消防庁）

イ　救急出場システムの充実

出場可能な救急車のうち、救急事故現場に最も近い位置にある救急車を出場させる等、早期に対応できるよう、救急出場システムを効果的に運用します。

緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う現場急行支援システム（FAST）を第一線の救急車全車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

（東京消防庁）

（３）救急医療機関との連携強化

救急医療機関への円滑な受入れ体制を確保するため、地域救急医療機関との連携を充実・強化します。

（東京消防庁）

（４）集団救助・救急体制の充実・強化

ア　資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うため、必要な資器材を整備します。

（東京消防庁）

イ　消防救助機動部隊の充実

救助用重機などの特殊な装備等を備えた消防救助機動部隊の充実を図ります。

（東京消防庁）

ウ　民間患者等搬送事業者との連携

大規模な救急事象の発生に備えて、民間患者等搬送事業者との効果的な連携を図ります。

（東京消防庁）

エ　東京ＤＭＡＴ（※）と連携した救助・救急体制の強化

東京ＤＭＡＴと東京消防庁が連携して、救助・救急体制を充実させます。

また、連携して訓練を実施し、救助・救急体制の一層の強化を図ります。

※　東京ＤＭＡＴ（Disaster Medical Assistance Team）

大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師・看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム

（都福祉保健局、東京消防庁）

（５）応急手当等の普及啓発の推進

だれもが安心して生活できる社会を実現するため、東京都応急手当普及推進協議

会を活用し、都民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア　都民に対する応急手当の普及啓発

救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を推進するため、訓練用人形、ＡＥＤトレーナー等の資器材を整備するとともに、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット及びポスター作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

（東京消防庁）

イ　運転者に対する応急救護処置講習の充実

運転免許取得時の応急救護処置講習にＡＥＤの使用方法の実技訓練を加えるほか、専門講師や必要資材の整備・充実を図るなど、内容の充実に努めます。

（警視庁）

ウ　学校教育における応急手当の指導

中学校及び高等学校の保健体育の授業において、実習を重視した応急手当の指導を行っています。また「高校生の参加・体験型交通安全教室」において応急手当の体験学習を行います。

（都教育庁）

（６）東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

真に救急車を必要とする都民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、都民の相談に応じて緊急受診に関する医学的な助言や医療機関案内等を行う「東京消防庁救急相談センター」の利用を促進するとともに、運営体制の強化を図ります。

（東京消防庁）

２　救急医療体制の整備

（１）救命救急センター等の整備

生命危機を伴う重篤な救急患者に対応するため、現在救命救急センターを二次保健医療圏（※１）に１か所以上（25 施設）を設置しています。今後は重篤患者の傾向や地域特性を勘案し、質の向上に努めていきます。

また、入院治療を必要とする救急患者のため、365 日 24 時間対応が可能な東京都指定二次救急医療機関（※２）を確保していきます。

さらに、平成 21 年８月には「救急医療の東京ルール」（※３）に基づき、救急患者の搬送体制の強化を図っています。

※１　二次保健医療圏

都では、地域の保健医療需要に対して、都民に最も適切な保健医療サービス

を提供していく上での圏域として、一次、二次及び三次保健医療圏を設定しています。

二次保健医療圏は、特殊な医療を除く一般の医療需要に対応するために設置する区域で、入院医療を圏域内で基本的に確保するとともに、包括的な保健医療サービスを都民に対し提供するための地域的単位であり、13 医療圏を設置しています。

なお、一次保健医療圏は区市町村を、三次保健医療圏は都全域を単位としています。

※２　東京都指定二次救急医療機関

都では、突発不測の傷病者が、いつでも、どこでも、だれでも、症状に応じた適切な医療が受けられるよう、救急患者の重症度に応じ、初期、二次及び三次救急医療体制の体系的整備を進めています。

東京都指定二次救急医療機関は、休日及び毎日の夜間に、入院を要する中等症、重症の救急患者に対応するために必要な医療を提供している医療機関として、知事が指定したものをいいます。

※３　救急医療の東京ルール

救急患者が迅速に医療を受けられるよう、地域救急医療センターを核とした地域の救急医療機関が連携・協力して患者の受け入れを行うこと等により、限られた医療資源を有効に活用する取組

都内施設数	23 年度～27 年度
救急救命センター	26 施設
東京都指定二次救急医療機関	250 か所程度

（都福祉保健局）

（２）小児救急医療体制の確立

365 日 24 時間小児科医が診察する東京都指定二次救急医療機関を引き続き確保するとともに、重篤な小児救急患者に迅速な対応ができるよう、小児三次救急医療ネットワーク（※）の構築に取り組みます。

平成 22 年度は、重篤な小児救急患者を受け入れ、救命治療を行う「こども救命センター」を都内４施設指定しています。

※　小児三次救急医療ネットワーク

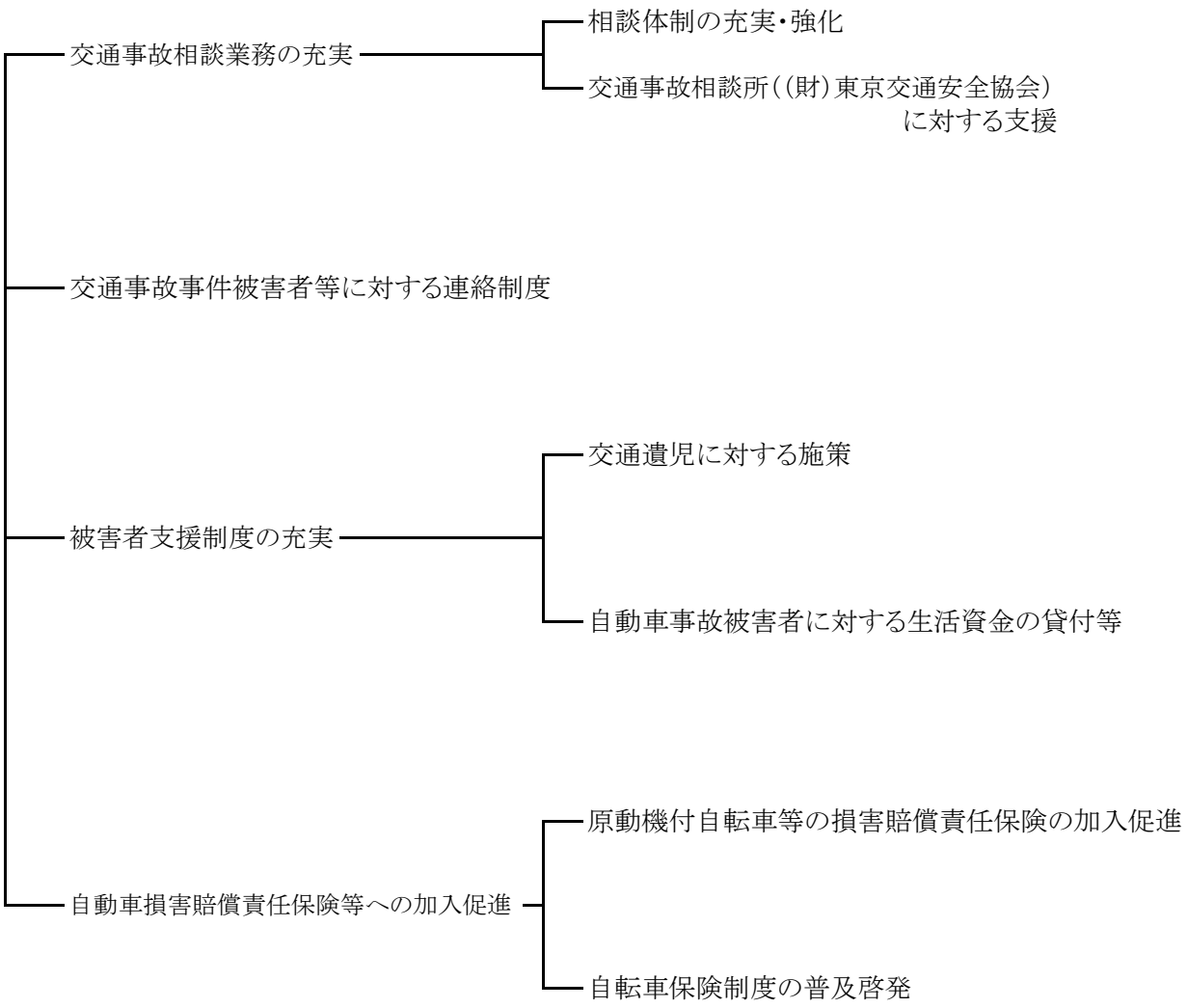
小児三次救急医療ネットワークは、小児の重症、重篤患者に対応するため、救命救急センターを始めとして、小児の高度な救急医療を担っている大学病院や小児病院等の医療機関が緊密に連携し、ネットワークを構築することにより、患者の受け入れの促進を図るものです。

都内施設数	23 年度～27 年度
こども救命センター	４施設

（都福祉保健局）

第6章　被害者の支援

〔施策の体系〕



第６章　被害者の支援

１　交通事故相談業務の充実

（１）相談体制の充実・強化

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、都庁内に常設の東京都交通事故相談所を設け、専門相談員が弁護士の助言を受け相談を行っています。これらの相談効果をより高めるため、事案解決までの一貫した継続指導体制をとるとともに、国や都が実施する事例研究会等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

また、区や市の相談員に対する研修会を実施するなど、相互に連携しながら、相談体制と相談機能の充実強化を図ります。

事業内容	事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
相談活動	専門相談員	10 名	10 名	10 名	10 名	10 名
	弁護士	６名	６名	６名	６名	６名

（都生活文化局）

交通事故被害者からの相談に的確に対応するため、関係機関・団体との連絡を密にし、交通事故相談の充実・強化を図ります。

（警視庁）

（２）交通事故相談所（(財)東京交通安全協会）に対する支援

東京交通安全協会が行う９か所の交通事故相談所の運営について支援し、相談業務の充実を図ります。

（警視庁）

２　交通事故事件被害者等に対する連絡制度

ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者等に対し、その要望を確認したうえ、捜査の進捗状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

（警視庁）

３　被害者支援制度の充実

（１）交通遺児に対する施策

ア　児童育成手当の支給

父または母が交通事故等で死亡または重度障害の状態になった場合等に、その児童（18 歳に達した日の属する年度末まで）を養育する保護者に対して、児童育成手当を支給します。

（都福祉保健局）

イ　育英資金の貸付等

独立行政法人自動車事故対策機構の事業のサービスとして、自動車事故により死亡または重度の後遺障害が残った者の交通遺児等を対象に、中学卒業までの育成資金の無利子貸付けを行います。

また、交通遺児等家庭相談員による家庭相談を行うとともに、交通遺児等貸付けを利用している遺児等とその家族を会員として設置している「自動車事故対策機構交通遺児友の会」により、交通遺児等の健全な育成を図ります。

（関東運輸局）

ウ　育英資金貸付事業に対する補助

都内に居住し、高等学校、専修学校の高等課程又は高等専門学校（ただし、高等専門学校は都内の学校に限る。）に在学する交通遺児（父母等が交通事故により死亡し、又は重度の後遺障害を受け、経済的事由により修学困難な者）に、修学上必要な学資金の一部を貸し付ける事業を行っている財団法人東京都私学財団に対して、その事業に必要な経費を補助し、修学意欲のある者の教育を受ける機会の拡充を図ります。

（貸付単価：国公立一人につき月額35,000円、私立一人につき月額40,000円）

（都生活文化局）

（２）自動車事故被害者に対する生活資金の貸付等

ア　生活資金の貸付等

独立行政法人自動車事故対策機構では、生活に困窮している自動車事故被害者で、①後遺障害が残る者、②ひき逃げ事故、無保険車・盗難車により事故にあった者、③事故の損害賠償について確定判決等を得ているにもかかわらず相手から履行を受けていない者、に対して生活資金を貸し付けます。

（関東運輸局）

イ　重度後遺障害者に対する介護料の支給等

独立行政法人自動車事故対策機構では、自動車事故により脳・脊髄又は胸腹部臓器に損傷を生じ、重度の後遺障害をもつため常時又は随時の介護を必要とする被害者に対して、介護料を支給します。

また、在宅介護相談員による重度後遺障害者の家族に対する相談支援や訪問支援サービスを実施します。

（関東運輸局）

ウ　療護センターの設置・運営

独立行政法人自動車事故対策機構では、自動車事故による被害者で後遺障害が存するため治療及び常時介護を必要とする方を対象とする治療及び養護を行う施設を設置・運営しています。

＜療護センター＞

施　　設	所　　在　　地	電話番号
千葉療護センター	千葉県千葉市美浜区磯辺 3-30-1	043-277-0061
東北療護センター	宮城県仙台市太白区長町南 4-20-6	022-247-1171
岡山療護センター	岡山県岡山市西古松 2-8-35	086-244-7041
中部療護センター	岐阜県美濃加茂市古井町下古井 630	0574-24-2233

＜療護機能委託病床＞

施　設（委託先）	療護機能 委託病床数	所在地	電話番号
医療法人医仁会 中村記念病院	12 床	札幌市中央区 1 条西 14 丁目	011-231-8555 （内線：451､461）
社会医療法人雪ノ聖母会 聖マリア病院	20 床	福岡県久留米市 津福本町 422	0942-35-3322 （内線：6001）

（関東運輸局）

４　自動車損害賠償責任保険等への加入促進

（１）原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進

自動車損害賠償責任保険（共済）への加入について、車検制度を活用してチェックすることができない軽二輪自動車及び原動機付自転車の加入率が未だに低いため、特にこれらの車両を対象とした街頭取締りを実施して加入促進を図ります。

また、指導員制度による監視活動を積極的に推進するとともに、毎年９月に実施している自動車損害賠償保険のＰＲ活動の充実強化を図り、加入率向上に努めます。

（関東運輸局）

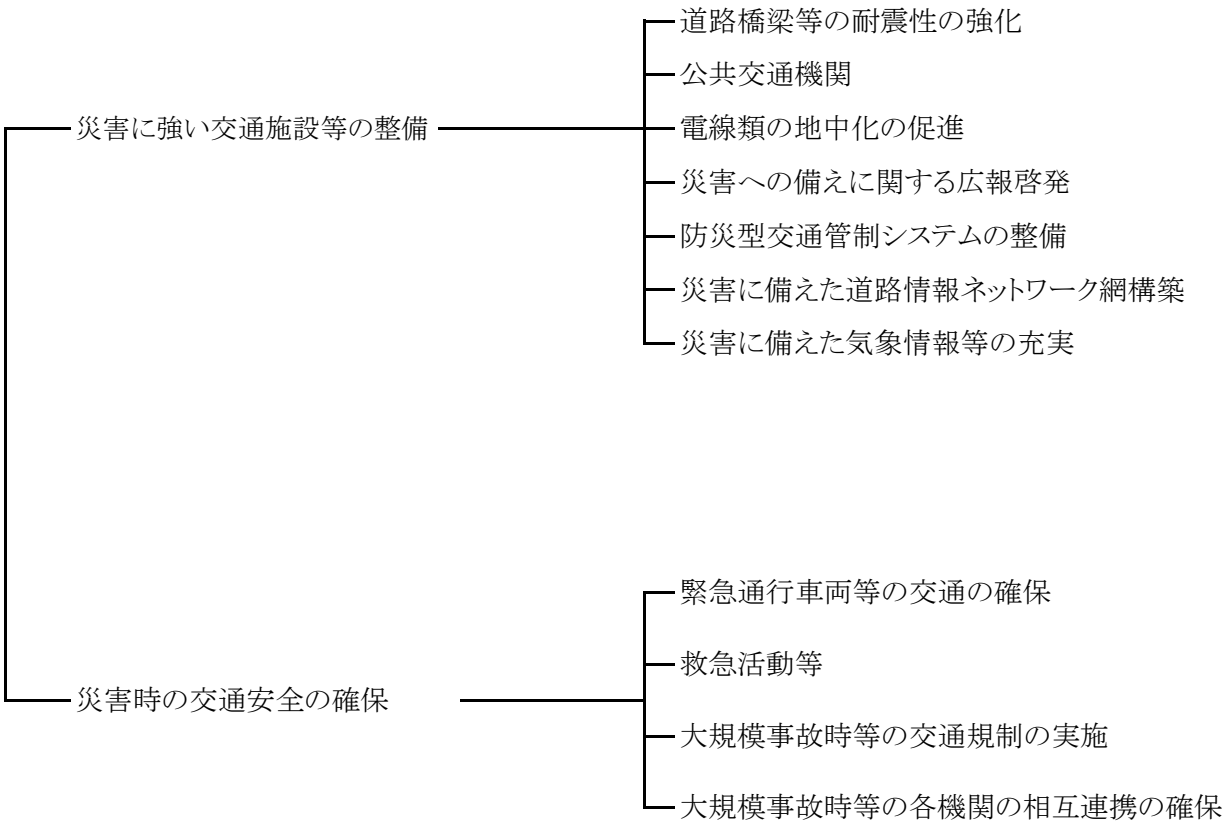
（２）自転車保険制度の普及啓発

自転車対歩行者など、自転車運転者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、自転車の賠償責任に関する各種保険制度の普及啓発を図ります。

（都青少年・治安対策本部）

第7章　災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

〔施策の体系〕



第７章　災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

１　災害に強い交通施設等の整備

（１）道路橋梁等の耐震性の強化

大震災発生時に、幹線道路である一般国道、高速道路、主要地方道等が被災した場合には、経済的・社会的な影響が大きく、今後このような被害を未然に防止するため、橋梁の耐震性の向上を図ることが重要です。

このため、国土交通省が定める「橋・高架の道路等の技術基準」に基づき、橋梁の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等）を実施しています。

（関東地方整備局、都建設局）

・　高速道路や幹線道路等の震災による被害を未然に防止するため、道路橋の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化）を継続して実施します。

（関東地方整備局、都建設局、中日本高速道路㈱）

・　東京都は緊急輸送道路ネットワーク路線上の補強が必要な都道の橋梁において、橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化を平成 7 年度から順次実施しています。耐震補強対象橋梁 401 橋のうち、平成 21 年度までに 252 橋の耐震補強が完了しており、引き続き実施していきます。

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度～27 年度
橋梁の耐震性の強化	14 橋	18 橋	14 橋	未定

（都建設局）

・　首都高速道路の特殊橋梁やトンネル部分について、最新の知見に基づいて大規模地震に備えた耐震性の強化を図り、安全性の一層の向上を図っていきます。

（首都高速道路㈱）

（２）公共交通機関

○　都営バス

ア　情報伝達訓練及び防災訓練の実施

事故や災害発生時に迅速に対応できるよう、大規模な事故や災害発生を想定した情報伝達訓練及び防災訓練を実施し、事故や災害等への対応能力の向上を図っていきます。

イ　緊急時の連絡体制

全てのバス車内に、運行中でも緊急放送を提供できる緊急警報装置や緊急時に連絡できるデジタルＭＣＡ無線（車載無線機）を設置しています。

ウ　避難誘導マニュアルの整備

地震等の災害発生時に、お客様の安全を第一に避難誘導できるようマニュアルを整備して、乗務員に携帯させています。

（都交通局）

（３）電線類の地中化の促進

ア　共同溝の建設

電気、通信、ガス、上下水道などの供給・処理施設の新設・維持・補修に係る道路の掘り起こしによる交通障害を防止するとともに、道路構造の保全を図るため、各企業との調整を図りながら、共同溝の建設を進めます。

また、災害時におけるライフラインの確保のため、共同溝事業を引き続き推進し、ネットワーク化を図ります。

（関東地方整備局）

イ　無電柱化

良好な都市景観の創出、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化を図るため、電線共同溝の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進します。

都は、「10 年後の東京」計画に基づき、都市計画道路として完成している都道においては、平成 27 年度までにセンター・コア・エリア内の無電柱化を目指しています。また、震災時の緊急輸送道路や利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めます。

※　センター・コア・エリア：おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア

（関東地方整備局、都建設局）

ウ　無電柱化に併せた交通信号用ケーブルの地中化

道路の景観の向上、歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑化など、都市の安全と魅力ある都市景観のため、電線共同溝等整備に併せて、交通信号用ケーブルの地中線化を進めます。

事業規模	23 年度	24 年度～27 年度
交通信号用電線の地中化	169 か所	未定

（警視庁）

（４）災害への備えに関する広報啓発

環状７号線等の内側及び緊急交通路 37 路線においては、車両は絶対使用しないこと、走行中の車両は道路の左側に寄せて直ちに止めること等、大震災発生時の対処について、パンフレットの配布や警視庁ホームページ等の広報媒体を活用し、交通規制を周知徹底するための方策を推進していきます。

（警視庁）

（５）防災型交通管制システムの整備

大規模震災害発生時においては、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動及び警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となります。

しかし、その一方で最低限の交通管理機能の維持として、「交通信号機の点灯」も求められます。

自動起動式発動発電機は、商用電源からの電力供給が途絶えた際に、自動的に発電機を起動し信号機に電力を供給するもので、警察官等の人手を介する必要がありません。その結果、警察官が各種活動に専念することが可能となります。

なお、自動起動式発動発電機は、大規模震災害時だけではなく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を進めるとともに、老朽化した自動起動式発動発電機の更新を進めていきます。

事業規模		23 年度	24 年度～27 年度
自動起動式	（新規）	10 基	未定
発動発電機	（更新）	20 基	未定

（警視庁）

（６）災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

事故及び災害時における道路管理の高度化を図り、道路交通情報・災害情報等を迅速に把握し道路利用者に提供するため、道路情報収集機器等の整備を推進します。

（関東地方整備局）

（７）災害に備えた気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

（東京管区気象台）

２　災害時の交通安全の確保

（１）緊急通行車両等の交通の確保

ア　大震災発生時の交通規制等の実施

大震災発生時には、環状７号線、国道 246 号及び多摩川を結ぶ内側並びに緊急交通路 37 路線において交通規制を実施し、救出救助車両等の通行及び避難誘導のための緊急交通路を確保します。

（警視庁）

イ　緊急道路障害物除去

地震等、緊急車両等の通行を確保するため、道路上に放置された自動車や建物から落下した路上障害物などの除去及び道路と橋梁等との境に生じた段差、路面の亀裂等の応急補修を速やかに行う緊急道路障害物除去作業を実施します。

緊急道路障害物除去作業にあたっては、関係機関及び関係業界がそれぞれ連絡を密にし、有機的かつ迅速に作業が実施できるよう、緊急道路障害物除去（啓開）作業マニュアル等をもとに体制を整備しています。

（都建設局）

（２）救急活動等

ア　消防救助機動部隊等の活用

震災時など大規模災害時においては、迅速かつ効果的な救助活動を行うため、救助工作車、特殊救急車、救助用重機、機動救助車等及び高度な救助技術、能力等を備えた「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）」、「警視庁機動救助隊（レスキュー110）」を活用します。

（東京消防庁、警視庁）

イ　東京ＤＭＡＴの編成

大災害などの自然災害をはじめ、大規模交通事故等の都市型災害の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師や看護師が東京消防庁との連携のもと、一刻も早い救命処置を行い、都民の生命を守るために、災害医療派遣チーム「東京ＤＭＡＴ」を編成し、運営しています。

事業規模	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
東京ＤＭＡＴ指定病院	25 病院	――	――	――	――▶

（都福祉保健局）

ウ　民間患者等搬送事業者との連携

震災時など大規模災害時においては、民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

（東京消防庁）

（３）大規模事故時等の交通規制の実施

大規模事故時等には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理を行います。

（警視庁）

（４）大規模事故時等の各機関の相互連携の確保

都内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が災害応急対策を実施することとなっており、都は、事故発生現場における各機関相互の円滑な連携を確保するため、現地連絡調整所を設置・運営します。

（都総務局）

第8章　調査研究の推進

第８章　調査研究の推進

1　交通事故防止等に関する調査研究

名称・事業規模・実施機関	目的・概要
車車間通信の実現に向けた 周波数高度利用技術の研究開発	**（目的）** 車車間通信技術の高度化
関東総合通信局	**（概要）** 700MHz 帯等の周波数の有効使用を図りつつ、多数の移動する車両が同時に高い信頼性でリアルタイム性の高い車車間通信を行う次世代のＩＴＳを実現するための通信技術（適応的車車間通信技術、車群通信技術、車車間通信用自律分散多重アクセス制御技術）の研究開発を行います。
交通事故対策調査	**（目的）** 交通事故の減少に焦点をあて、交通事故を調査・分析し、その結果に基づき安全対策を検討します。
管内全域 関東地方整備局	**（概要）** 直轄国道で発生した個々の事故について、事故状況、道路形態等を調査し、交通センサスのデータとマッチングして事故統合データベースを作成し、危険箇所の抽出、安全対策の検討等の基礎資料とします。
交通事故発生状況の分析	**（目的）** 死亡事故をはじめとする重大交通事故の抑止及び軽傷事故を含めた交通事故の総量を抑制するため、様々な角度から交通事故の調査分析を行い、各種対策の基礎資料とします。
都内全域 警視庁	**（概要）** 交通事故が発生した際に警察署等が入力する交通人身事故統計データをもとに、時間帯別、年齢層別、事故類型別など、様々な角度で調査分析を行います。 また、その結果を用いて、高齢者が関与した事故、二輪車が関与した事故、子どもが関与した事故など、各種関与事故の発生状況等を、地図上で視覚的に確認することができる「交通事故発生マップ」を作成し、定期的にホームページで公開するなど、都民に対する情報提供にも力を入れていきます。
駅前放置自転車実態調査	**（目的）** 自転車等の現状を把握し、対策の基礎資料とします。

島しょを除く東京都区市町村 都青少年・治安対策本部	**（概要）** (1)駅周辺の放置状況 (2)自転車駐車場設置状況 (3)放置自転車撤去・返還・処分の状況　ほか
都道における交通事故調査	**（目的）** 交通事故の減少に焦点をあて、交通事故を分析し、その結果に基づき安全対策を検討します。
都管理道路全線 都建設局	**（概要）** 都管理道路で発生した個々の事故について、事故状況、道路形態等を調査し、交通センサスのデータとマッチングして事故統合データベースを作成し、危険箇所の抽出、安全対策の検討等の基礎資料とします。
走行車両に軸重実態調査	**（目的）** 都道の主要幹線道路において、大型車両の軸重（車軸にかかる荷重）を把握することにより、舗装設計のための基礎資料を得るとともに、舗装に与える影響を分析するために調査を行っています。また、調査結果から過積載の実態把握が可能なため、過積載防止に向けた啓発活動のための資料としています。
区部 9 地点と多摩部 6 地点のうち数地点 都建設局	**（概要）** 都道の主要幹線道路の 15 定点観測地点において、軸重計による走行大型車両の軸重を測定するとともに、各車線の交通量を測定します。
交通事故集計分析	**（目的）** 本業務は、首都高速道路上の交通事故削減を目指して、首都高速道路で発生する交通事故データの集計・解析を行い、事故多発地点や事故特性、実施した対策効果を把握し、安全対策実施個所の抽出、対策工法の選定などを実施し、安全性の向上に寄与させることを目的としています。
対象期間：過去１か年 対象範囲：首都高速道路全線 首都高速道路㈱	**（概要）** 首都高速道路上で発生した交通事故に関して、以下の観点から事故データを集計解析します。 ○交通事故件数の集計 ○経年的傾向分析 ○事故多発地点の事故発生状況の把握 ○安全対策の効果分析

第三編　鉄道及び踏切の交通安全について

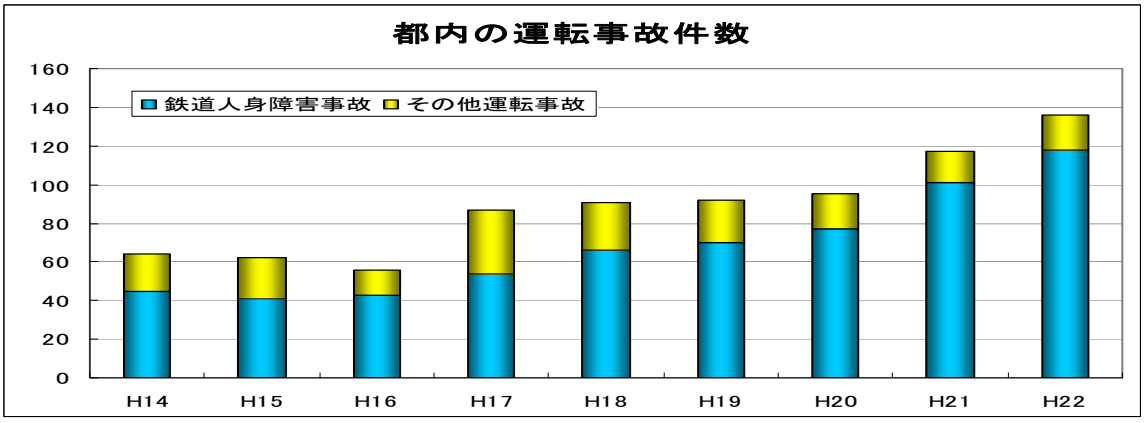
第一部　鉄道の交通安全について

第１章　総　論

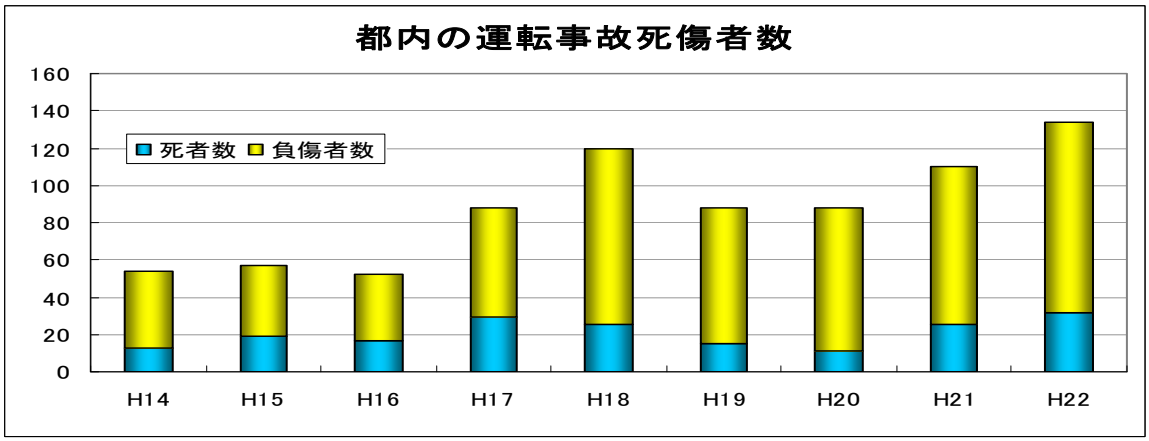
１　第８次東京都交通安全計画の目標と成果

本計画の冒頭でも述べたとおり、第８次計画では、乗客の死者数ゼロ及び運転事故(※)件数の減少を目指す、としました。都内の運転事故の状況を見ると、乗客死亡事故は、平成１２年の営団地下鉄（当時）日比谷線列車脱線事故を最後に、この１０年間発生していません。一方、運転事故の件数自体はここ数年、増加傾向にあります。

平成１４年から平成２２年の運転事故内訳を見ると、鉄道人身障害事故（「自殺」は輸送障害に分類されるので除外）の割合が大きくなりつつあります。



※　運転事故：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故など



（以上、関東運輸局のデータに基づき作成）

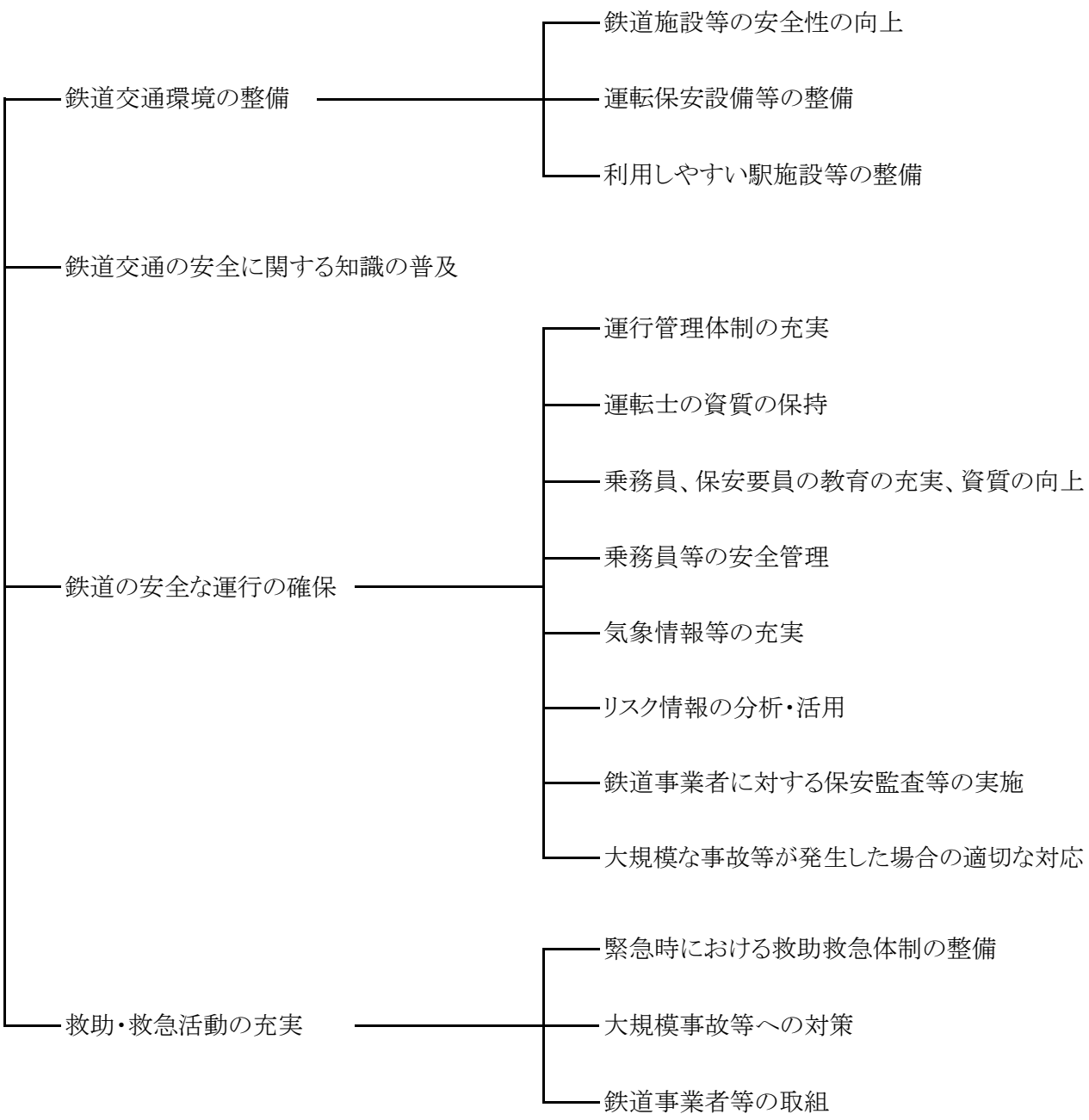
２　第９次東京都交通安全計画における目標

今度の計画においても、引き続き、乗客の死者数ゼロの継続及び運転事故全体の死者数の減少を目指します。

第一部　鉄道の交通安全について

第2章　講じようとする施策

〔施策の体系〕



第２章　講じようとする施策

１　鉄道交通環境の整備

（１）鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施します。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進します。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進めます。また、安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や、研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進していきます。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進します。

（関東運輸局）

鉄道交通では、安全の確保を図るため、運行管理システムを導入し、安全運行に努めるだけでなく、車両、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁など鉄道施設の点検を定期的に行っています。

ホーム転落を防ぐための安全対策を始めとして、列車衝突や火災、脱線等の重大事故の発生を防ぐため、駅施設等の保安対策に万全を期しています。

（ＪＲ東日本㈱）

ア　線路保守外、駅建物の耐震化等

線路施設の保守を実施基準に基づき実施するとともに、豪雨によるトンネル内への浸水防止、省力化軌道、重軌条化、ロングレール化、ＰＣまくら木化及び路盤改良等の軌道強化を行います。また、駅本屋等建物の耐震補強工事を推進します。

（ＪＲ東日本㈱）

線路施設の保守や省力化軌道、ロングレール化、ＰＣまくらぎ化及び路盤改良、分岐器改良等の軌道整備を推進します。

（東京地下鉄㈱）

イ　トンネル管理（土木構造物の強化）

経年や塩害による土木構造物の劣化に対して機能回復を図るため、地下鉄のトンネル、高架区間、駅部について健全性を調査の上、はく落・塩害（※）対策を計画的に進め、安全レベルを維持していきます。

※　塩害：コンクリート中に塩分を含んだ水が浸透し、鋼材が腐食・膨張して、

コンクリートにひび割れ・はく離・はく落等の損傷を生じさせる現象

事業内容	23 年度	24 年度
はく落対策 ○トンネル、高架区間、駅部（打音・点検調査・補修工事）	○	○
塩害対策 ○トンネル（※１補修工事（補修）、※２強化工事）	○	○

※１　損傷部分の応急的な補修　　※２　低下した耐力を回復させる工事

（都交通局）

ウ　地下鉄道火災への対応

「地下鉄道の火災対策基準」の改正（平成 16 年 12 月 27 日国土交通省策定）に基づき、二方向避難誘導通路及び排煙設備の整備を推進します。

また、車両の火災対策措置（貫通扉増設、冷房ダクト改良）については、継続して実施していきます。

（東京地下鉄㈱）

エ　可動式ホーム柵の整備

ホーム上の安全対策を強化するため、大江戸線全 38 駅に可動式ホーム柵を整備します（平成 23 年度～25 年度　設置工事完了駅より、順次稼動開始）。

（都交通局）

ホームにおける事故防止対策と安全性向上及び輸送障害の減少を目的として、山手線恵比寿駅、目黒駅に可動式ホーム柵を先行設置しました。

今後、技術的課題や列車運行への影響を考慮しながら順次山手線他駅にも導入を進めて参ります。

（ＪＲ東日本㈱）

今後の計画として、平成 24 年度を目標として有楽町線（和光市駅～新木場駅間）に可動式ホーム柵設置を推進します。

（東京地下鉄㈱）

（２）運転保安設備等の整備

○　ＡＴＳ・ＡＴＣ装置等の整備

曲線部等への速度制限機能付きＡＴＳ等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進めます。

（関東運輸局）

・　急曲線における速度超過防止用ＡＴＳ装置（自動列車停止装置）等の設置を推進するなど、運転保安設備の整備・充実を図ります。

・　ＡＴＣ装置（自動列車制御装置）の高機能化を進めます。

・　落雷対策や信号保安設備強化を行い、災害に強い設備、故障しにくい設備を整備し、列車の安全・安定輸送を推進します。

（ＪＲ東日本㈱）

有楽町線新ＣＳ―ＡＴＣ化Ⅲ期区間（新富町駅～新木場駅間）の装置更新を推進します。

（東京地下鉄㈱）

（3）利用しやすい駅施設等の整備

ア　駅のバリアフリー化

（ア）鉄道駅エレベーター等整備事業

区市町村が実施する鉄道駅エレベーター整備事業に対して補助を行い、ＪＲ及び民営鉄道駅におけるエレベーターの整備を推進します。

（都福祉保健局）

（イ）エレベーター及びエスカレーター等の整備

・　エレベーターの整備（１ルートの確保）

平成 24 年度までに、すべての駅でエレベーター等による１ルートの確保を目指し、整備を進めます。

・　乗換駅へのエスカレーターの増設

お客様がスムーズに移動できるよう、乗換駅にエスカレーターを増設し、利便性の向上を図ります。

事業規模	23 年度	24 年度
エレベーター	４駅　101／106	５駅　106／106
エスカレーター	３駅　　４基	３駅　　４基

※　母数 106 は、都営地下鉄全駅数

（都交通局）

・　障害者や高齢者をはじめ、だれでも容易に移動できるエレベーター等垂直移動設備の改良・新設を行うとともに、可能な限りホームから地上までの公共通路に至るルートを整備し、バリアフリーを推進します。

（東京地下鉄㈱、ＪＲ東日本㈱）

イ　視覚障害者誘導ブロック、案内表示等の整備

・　お客様の利便性向上を図るため、駅全体の案内サインを東京メトロと統一したデザインに改良します。

事業内容	23 年度	24 年度	25 年度
案内サインの統一化	19 駅	20 駅	18 駅

（都交通局）

・　高齢者をはじめ、だれもが利用しやすいよう、サインの更新と大型化、誘導ラインの敷設を行います。また、駅名標の改修、のりかえ案内標への路線アルファベット表記、路線標への駅番号標記等を推進し、わかりやすい案内表示の改善を継続して行います。
・　視覚障害者誘導用ブロックや２段手摺り、多機能トイレの設置を進めます。
・　弱視者が識別しやすい階段表示を整備し、ホーム上の旅客安全対策として、足元注意の自動放送、列車非常停止装置及び転落検知マット等を設置します。

（ＪＲ東日本㈱）

ウ　車両の整備

バリアフリーに関する車いすスペースの設置、点文字・文字、音声等による運行情報の提供など、お客様の移動に制約を生じないよう、鉄道車両のバリアフリー化を推進します。

（東京地下鉄㈱、ＪＲ東日本㈱）

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約 90％を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供します。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

（関東運輸局）

３　鉄道の安全な運行の確保

（１）運行管理体制の充実

列車の運行状況を的確に把握し、ダイヤ乱れ、事故発生時に迅速かつ適切な措置が講じられる運行管理体制の充実を図ります。

（都交通局、東京地下鉄㈱、ＪＲ東日本㈱）

（２）運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずる

よう指導します。

（関東運輸局）

（3）乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上

安全への対策を検証するため、各種訓練を実施し、未然に事故の発生を防止するようにしています。

（ＪＲ東日本㈱）

運転取扱いに関する知識、技能の習得や事故等への対応する能力を向上させるため、乗務員の運転関係従事員に対する研修センター等での教育や職場内の教育訓練を充実させるとともに、安全総点検を実施して事故防止に努めていきます。

（東京地下鉄㈱、都交通局）

（4）乗務員等の安全管理

・　乗務員の管理や職場における年間重点目標を設定し、安全管理を徹底します。

（都交通局、東京地下鉄㈱、ＪＲ東日本㈱）

・　軌道（※）内における触車災害の防止

軌道内における触車災害を防止するため、触車災害防止計画の作成等を定めた「軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドライン」（平成11年9月労働省労働基準局策定）の周知・徹底を図ります。

（※　ここでいう「軌道」は鉄道事業法及び軌道法にいう鉄道・軌道の別を問わずに、列車が通る道を指す。）

（東京労働局）

（5）気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨，竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

（東京管区気象台）

（6）リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知します。

また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導します。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。

（関東運輸局）

・　運転事故の発生に際しては原因究明のために調査を推進し、その結果を速やかに安全対策に反映させていきます。

（ＪＲ東日本㈱）

（７）鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行います。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図ります。

また、主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行います。併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。

（関東運輸局）

（８）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

・　国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

（関東運輸局）

・　列車脱線等の重大事故が発生した場合は、怪我をされた方の救助を優先し、早期復旧・運転再開を目指します。

・　鉄道をご利用のお客様に対しては、代替輸送機関に対する振替輸送を実施して影響を少なくします。

・　首都圏に大地震が発生した場合、鉄道を利用されている多数の乗客の安全を第一に、列車の運行状況及び被害状況等の早期把握をします。

・　二次災害を防ぐための避難誘導等、帰宅困難者のための情報提供を行います。

・　必要な装備の配備及び技術の習得等、全社及び協力会社を挙げてハード・ソフト両面の強化を進めていきます。

・　社員の自主参集能力の向上、社員家族の安否確認の徹底、災害発生を想定しての必要な教育・訓練等を実施していきます。

（都交通局、ＪＲ東日本㈱）

・　首都圏に大地震が発生した際、鉄道を利用されている多数のお客様の安全を優

先し、列車の運行状況及び施設の被害状況等の早期把握に努めます。

また、消防、警察等行政機関との協力体制の強化を図り、円滑な救助、救急体制を確立し、緊急時のマニュアルの整備や事故・災害等を想定した訓練を継続して実施していきます。

安全の確保をするとともに事故防止対策の充実を図り、大規模な事故又は災害が発生した場合に迅速かつ的確な情報の収集、連絡を行うため、夜間・休日でも確実な連絡手段の充実と体制の強化に努めます。

（東京地下鉄㈱）

4　救助・救急活動の充実

（1）緊急時における救助救急体制の整備

都内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が災害応急対策を実施することとなっており、都は、事故発生現場における各機関相互の円滑な連携を確保するため、現地連絡調整所を設置・運営します。

（都総務局）

（2）大規模事故等への対策

大規模事故等の発生に備え、消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）の充実及び民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

（東京消防庁）

（3）鉄道事業者等の取組

大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、夜間・休日における連絡体制の充実、通信手段の拡充を図ります。

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

（都交通局、ＪＲ東日本㈱）

【関係する計画等】※　文中で触れられているもののみ

〔東京労働局関連指針〕

軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドライン

〔都総務局関連計画〕

東京都地域防災計画

〔都交通局関連計画〕

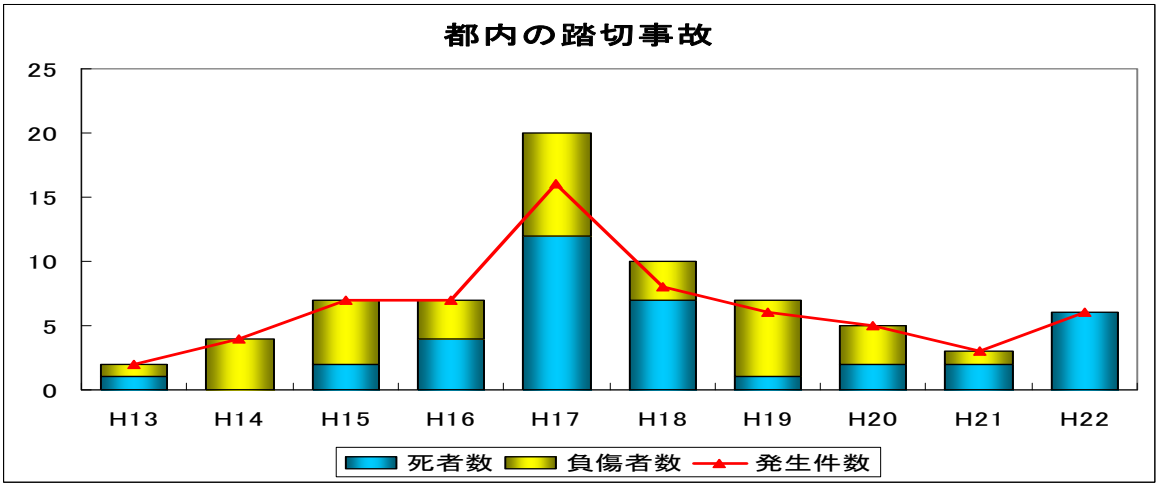
東京都交通局経営計画－ステップアップ 2010－（平成 22 年度～24 年度）

第二部　踏切の交通安全について

第１章　総　論

１　第８次東京都交通安全計画の目標と成果

本計画の冒頭でも述べたとおり、第８次計画では、計画の末年である平成２２年までに踏切事故件数を平成１７年と比較して約１割削減することを目指す、としました。この１０年で平成１７年が特に事故件数・死傷者数が多かったこともありますが、目標は達成されています。



（ 本表の数値は「第二編第一部第１章　道路交通事故」で述べたそれぞれの数値に含まれている。警視庁調 ）

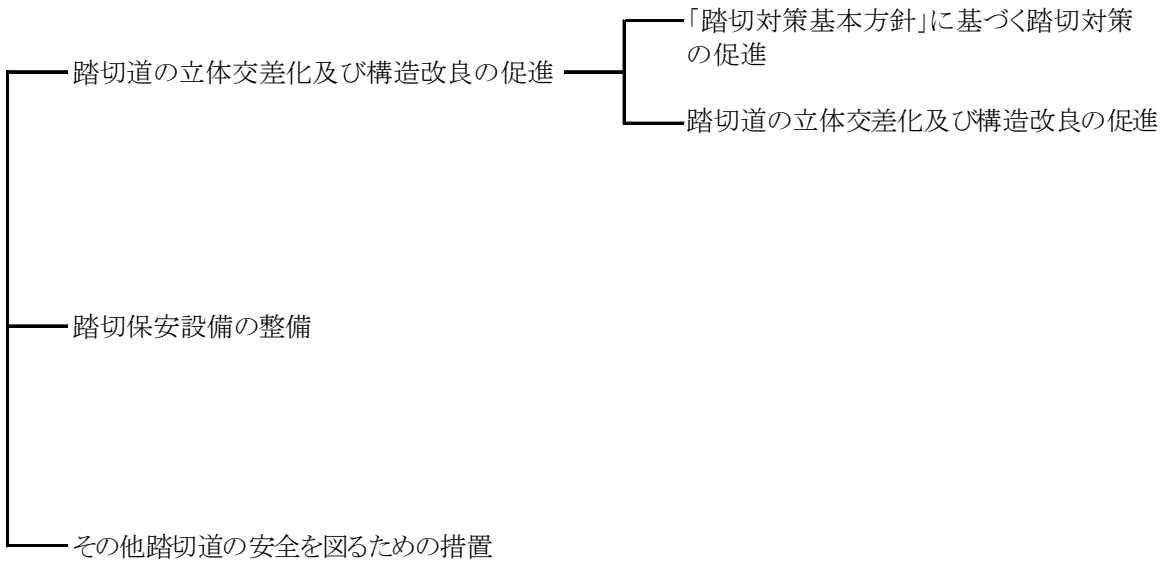
※　この「踏切事故」は踏切上の事故のことを指します。

２　第９次東京都交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

第２章　講じようとする施策

〔施策の体系〕



１　踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

（１）「踏切対策基本方針」に基づく踏切対策の促進

東京都では、総合的かつ計画的に多様な踏切対策を進め、道路渋滞、地域の分断、踏切事故等の解消を図るため「踏切対策基本方針」を平成 16 年 6 月に策定し、この中で、「鉄道立体化の検討対象区間」を 20 区間、「鉄道立体化以外の検討対象区間」を 83 区間抽出しました。「鉄道立体化の検討対象区間」については、関連する道路整備計画やまちづくりの熟度などを踏まえて、事業化に向けた取組を進めます。また、「鉄道立体化以外の検討対象区間」については、踏切道の拡幅や踏切システムの改善など、早期に実施可能な対策を進めます。本方針に基づき、区市町、鉄道事業者等、関係者間の連携を一層強化し、踏切問題の早期解消に向けて取り組んでいきます。

「踏切対策基本方針」で位置づけた「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、現在、３路線５か所で、都市計画手続きを実施するなど、連続立体交差事業の事業化に向け準備中です。

- 西武新宿線　　中井駅～野方駅間
- 京王京王線　　笹塚駅～八幡山駅間
- 京王京王線　　八幡山駅～仙川駅間
- 西武新宿線　　東村山駅付近
- 東武伊勢崎線　竹ノ塚駅付近（足立区施行）

（都都市整備局・都建設局）

（２）踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

連続立体交差事業を推進して多くの踏切を同時に除却するとともに、単独立体交差事業も推進していきます。

事業内容		23 年度～27 年度
連続立体交差事業	事業箇所	8 か所
	事業完了予定箇所	7 か所
	解消踏切数	75 か所
単独立体交差事業	事業箇所	18 か所
	事業完了予定箇所	13 か所

（都建設局）

鉄道の新線建設にあたっては、極力立体交差化を図ります。

（関東運輸局）

踏切道の立体交差化について、東京都の定める踏切対策基本方針に基づき、協力します。

（ＪＲ東日本㈱）

２　踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

（関東運輸局）

３　その他踏切道の安全を図るための措置

車両の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、関係機関及び鉄道事業者並びに道路管理者との連携を図り、踏切道及びその付近の道路環境整備に努めます。

（警視庁）

＜付　　属　　資　　料＞

1　都民等による意見の概要

2　東京都交通安全対策会議委員名簿

3　所管機関の担当部署一覧

4　第９次東京都交通安全計画作成経過

5　交通安全対策基本法（抜粋）

6　交通事故統計

１　都民等による意見の概要

東京都交通安全対策会議は、第９次東京都交通安全計画の策定に当たり、下記のとおり都民・団体の方から意見を募集しました。

計画のとりまとめに当たっては、寄せられた意見を参考とさせていただきました。以下に、主な意見及び計画の考え方をお示しします。

１　意見募集の結果

(1) 意見募集期間

平成２２年１１月２６日（金）から１２月１６日（木）まで

(2) 意見の状況

ア　都民１２件、 団体１７件（延べ項目８８件）

イ　重点課題に関する意見

高齢者の交通安全の確保　９件、自転車の安全利用の推進　３０件

二輪車事故の防止　４件、飲酒運転の根絶　２件

２　主な意見と意見に対する回答

１　交通安全計画の目標	
意見	今後、目標に対する交通事故の発生状況を分析し、必要な対策を検証していってほしい。また、重点課題に上げられている高齢者対策については、地域ごとに高齢者本人からの意見聴取を行う等して、高齢者視点での対策を行ってほしい。
	発生件数や負傷者数について、削減目標は明記しないまでも、更なる削減に努める姿勢を計画の中に示すことが必要ではないか。
回答	数値目標の設定にあたっては、人口の増減、交通量の推移など、様々な要素を用いて分析を行いました。 計画の実施にあたっては、交通事故死者数、発生件数及び負傷者数の低減に向け、継続して事故発生状況等の分析を行い、各種対策を推進していきます。

2　道路交通環境の整備	
意見	高齢者の自転車事故を防止するために、自動車と自転車の走行区分を完全に分離する道路施設の整備を、可能な場所から推進していただきたい。また、歩行者と自転車がともに通行できる箇所については、出来る限り、自転車専用の通行区分帯を設置してほしい。
	外、自転車専用道の整備を求める意見　７件
	自転車等駐車場の確保に努めてほしい。単に設置するのではなく、自転車利用者の意見を取り入れた自転車等駐車場の設置を行ってほしい。
	外、自転車等駐車場の整備を求める意見　２件
	自転車通行帯の整備を行ってほしい。整備の際は利用者の視点に立ち、標識等の表示について、子どもや高齢者にも簡単に認識できるよう、全国で統一した表示にしてもらいたい。
	外、道路標識の整備を求める意見　２件
	歩道と車道の区分が明確でない道路について、歩行者の安全が確保される歩道整備の拡充を実施していただきたい。
	外、歩道の整備を求める意見　２件
	頻発する交差点死亡事故の防止のため、歩車分離式信号機の設置拡大や、横断歩道の位置を交差点から離して設置するなどの取組を積極的に行っていただきたい。
	外、交差点の整備を求める意見　１件
	車道、歩道、自転車専用道については、「まちづくり」の段階から整備を検討していく必要がある。自転車専用レーンのあり方や自転車のレンタルサービスの推進についても検討していただきたい。
	外、「まちづくり」の点から交通環境の整備を求める意見　１件
	今後の高齢化社会を見据え、高齢者に優しい交通環境の早急な整備が必要である。横断歩道、交差点、信号機の改良や、道路施設等のバリアフリー化などの整備を行ってほしい。
	視覚障害者の歩行中の安全を確保するため、午後８時から午前８時までの間、音響式信号機の利用を推進してほしい。
	エスコートゾーンの都内全域への普及を推進してほしい。 （エスコートゾーン；横断歩道上に設置される、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体（点字ブロック）の列）

意見	視覚障害者の歩行中の安全を確保するため、午後8時から午前8時までの間、音響式信号機の利用を推進してほしい。
	首都高速道路等における横転事故防止に効果的な「カーブ進入危険速度抑制支援システム」の早期開発を、国やメーカーに対して働きかけていただきたい。
	ITS技術については、現在記載があるものに加え、車同士の通信技術を活用して事故を未然に防ぐ「先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）」や、高速道路で導入が進んでいる「ITSスポット」についても、推進していただきたい。
	スクールゾーンの拡張対策について強化してほしい。
	駅周辺の違法駐車等による渋滞混雑緩和のため、大型商業施設の駐車能力の拡大を図るための取組を行ってほしい。
	集配需要の多い主要駅周辺、商業地域等では、荷さばき施設や物流車両用駐車場の確保等に積極的に取り組んでいただきたい。
	主要駅においては、タクシープールの計画的な配置を進めるべきである。
回答	歩行者、自転車、自動車それぞれの安全を確保するため、歩道、自転車走行空間、交差点等の整備を計画に盛り込んでいます。 また、子どもや高齢者、身体の不自由な方に優しい交通環境を目指し、分かりやすい標識の整備、バリアフリー化を図ります。 計画の推進にあたっては、先進的な道路交通システムについても、利便性の向上にとどまらず、安全に役立つよう活用していきます。

3　交通安全意識の啓発	
意見	携帯電話を操作しながらの運転や蛇行運転等、子ども以上に大人の自転車走行マナーが悪い。自転車から歩行者を守る観点で、自転車利用者への指導・取締・教育を行ってほしい。
	外、自転車の安全な利用の推進を求める意見　6件
	高校生の自転車の安全な利用を推進するために、高等学校における交通安全教育のほか、地域住民や警察署と連携した交通安全運動等における体験型教育など、年間を通して計画的、継続的な取組を行ってほしい。
	外、学校における交通安全教育の推進を求める意見　4件

意見	交通安全教育の中でも、特に高齢者への教育について重点的に取り組んでほしい。
	外、高齢者への重点的な対策を求める意見　１件
	自治体や警察署による自動二輪車の実技講習会を実施してほしい。
	外、自動二輪車の安全な利用の推進を求める意見　１件
	飲酒運転根絶への取組を充実してほしい。
	外、飲酒運転の根絶への取組みを求める意見　１件
	夜間の交通事故防止対策として反射材着用の普及啓発を推進してほしい。
	外、夜間・薄暮時の重点的な対策を求める意見　１件
	地域・学校における交通安全教室の開催、高齢者に対する病院等におけるテレビ上映による交通安全の啓発、街頭カーを使っての交通安全の呼びかけ、交通安全週間の季節毎の実施等、様々な手段で交通安全意識の普及啓発を行ってほしい。
	繁華街等における、地元住民以外の来街者への交通安全意識の啓発を行ってほしい。
回答	交通安全教育の推進にあたっては、学校・地域等と連携し、段階的・体系的に取り組んでいきます。 また、自動車、自動二輪車の運転者、自転車の利用者に対する各種教育についても計画に盛り込んでいます。

４　道路交通秩序の維持	
意見	自転車乗用中の傘差し、携帯電話の使用の禁止等の規制が行われたが、検挙されたという事例は聞かない。経過を考慮し、徐々に規制を強化すべきと考える。携帯電話の使用と同様にイヤホンの使用についても規制すべきである。
	外、自転車の走行ルール違反に対する取締りを求める意見　４件
	歩道に駐車している自動二輪車及び道路に駐車している自動車の規制と取締り強化を行い、駐車秩序の確立を図ってほしい。
	外、違法駐車の取締りを求める意見　２件
	高齢者の自転車利用については、ふらつきながらの運転が目立つため、自転車利用に関する改善のための取組を行ってほしい。
	放置自転車の徹底した取締りを行ってほしい。

意見	物流に配慮した駐車規制の緩和制度を積極的に整備・拡張し、物流事業者によるやむを得ない違法駐車の解消等に積極的に取り組んでいただきたい。
	首都高速道路の急カーブ地点等の事故多発地点における最高速度規制については、乗用車を主体に設定した現行規制だけでなく、重心位置の高い大型車両等に対応した速度規制を設定するなど、通行区分帯を指定しての分離通行を検討していただきたい。
	主要駅におけるタクシー待機列の整理を行ってほしい。
回答	自転車はもとより、悪質性、危険性の高い交通違反については、取締り、指導、警告を積極的に実施していきます。 また、違法駐車等の取締りについて計画に盛り込んでいます。

5　安全運転と車両の安全性確保	
意見	大型車両の運転者の安全運転を確保できるよう、視野拡大に寄与する車両の構造・装置の改善、あるいは車両の周囲の視界に対する支援装置等の開発について、メーカー等に働きかけていただきたい。
	外、車両の構造等の改善を求める意見　1件
	自転車の使用に関するマニュアルが必要と考える。自転車生産者、販売者は、電化製品と同じように、自転車の使用に関する取扱説明書等を作成してほしい。
	交通事故の予防のため、原因となる交通関係事業者の労働条件の改善についても推進すべきである。
	電気自動車の走行時の静音性に関する対策を行ってほしい。
回答	車両の安全性の向上については、国の許認可に係る内容であり、東京都の計画に盛り込むことは困難と考えます。なお、国の計画である「交通安全基本計画」に施策が盛り込まれています。 交通労働災害の防止については、計画に盛り込まれています。

6　救助・救急体制の整備	
意見	消防署の救急活動に対する啓発活動を行ってほしい。
	応急手当の普及について、更に推進すべきである。

意見	システム面から、救助体制・救急体制の充実を図ってほしい。事故発生時のスムーズな救急体制を整備するとともに、救急隊と病院との連絡体制システムを確立し、病院のたらい回し等を防ぐ体制を整備してほしい。
回答	応急手当の普及啓発の推進、救急隊とポンプ車隊等の効果的な運用、地域救急医療機関との連携強化などを計画に盛り込み、救助・救急体制の充実強化を図ります。

7　災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保	
意見	災害が起こった際に、ライフラインの維持や緊急車両等の円滑な通行を行うためには、日頃から主要幹線道路における駐停車車両の排除の取組みが必要である。 また、駅周辺における放置自転車や二輪車についても同様に排除の取組みが必要である。
	緊急時には、自衛隊等の応援を要請し、災害等の対策には万全を期してほしい。
	災害時の交通安全の確保については、早急な対応を行ってほしい。
回答	自然災害への対策は常に見直しと検討を行っていきます。 災害発生時に計画に盛り込まれた対策が効果を発揮するよう、訓練、広報啓発活動についても取り組んでいきます。

8　鉄道の交通安全	
意見	利用客の多い主要鉄道駅のホームへのホームドアの設置を義務化するとともに、その他の駅においてもホームドアの設置を推進してほしい。
回答	鉄道駅におけるホームドアの設置については、転落事故・触車事故の防止対策として有効なことから、技術的課題や列車運行への影響等も考慮しながら今後も継続して推進していきます。

9　踏切の交通安全	
意見	踏切の交通安全のために、線路を高架にするなどの対策が必要である。
	踏切上で起きる交通事故については、全踏切の危険度に関してチェック等を行い、車・自転車・歩行者の状況について検証してほしい。
回答	踏切遮断時間の短縮化、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備及び鉄道の新線建設時における立体交差化等について、計画に盛り込んでいます。

10　その他	
意見	交通事故被害を証明する手段として、軽傷にも関わらず救急搬送を利用せざるを得ない現状がある。事故証明や損害賠償制度、保険関係制度を改善することが救急車の適切な利用・救命につながるのではないか。
	計画の考え方を全体的に見て、施設や環境等のハード整備項目の記載が多い。意識啓発やドライバーの健康管理等のソフト面の予防策についてもバランス良く対策を行う必要があると考える。
回答	交通安全施策の推進にあたり今後の参考とさせていただきます。

２　東京都交通安全対策会議委員名簿

会　長	東京都知事		石　原　　慎太郎
委　員	経済産業省関東経済産業局長		照　井　　恵　光
	国土交通省関東運輸局長		神　谷　　俊　広
	国土交通省東京管区気象台長		栗　原　　弘　一
	総務省関東総合通信局長		吉　崎　　正　弘
	厚生労働省東京労働局長		山　田　　　亮
	国土交通省関東地方整備局長		下　保　　　修
	警視総監		池　田　　克　彦
	東京都教育委員会教育長		大　原　　正　行
	東京都副知事		吉　川　　和　夫
	東京都技監（都市整備局長兼務）		河　島　　　均
	東京都知事本局長		秋　山　　俊　行
	東京都青少年・治安対策本部長		倉　田　　　潤
	東京都総務局長		比留間　　英　人
	東京都財務局長		安　藤　　立　美
	東京都生活文化局長		並　木　　一　夫
	東京都環境局長		大　野　　輝　之
	東京都福祉保健局長		杉　村　　栄　一
	東京都建設局長		村　尾　　公　一
	東京都交通局長		金　子　　正一郎
	東京都墨田区長		山　﨑　　　昇
	東京都中央区長		矢　田　　美　英
	東京都武蔵村山市長		藤　野　　　勝
	東京都瑞穂町長		石　塚　　幸右衛門
	東京消防庁消防総監		新　井　　雄　治
特別委員	東日本旅客鉄道株式会社	東京支社長	田　辺　　　滋
	東日本旅客鉄道株式会社	八王子支社長	出　口　　秀　己
	中日本高速道路株式会社	東京支社長	髙　城　　一　俊
	中日本高速道路株式会社	八王子支社長	猪　熊　　康　夫
	東日本高速道路株式会社	関東支社長	石　川　　慎　一
	東京地下鉄株式会社	常務取締役	栗　原　　俊　明
	首都高速道路株式会社	常務執行役員	和　泉　　公比古

（平成２３年４月２６日現在）

3　所管機関の担当部署一覧

平成２３年４月２６日現在

機関名		担当部署
経済産業省	関東経済産業局	総務企画部総務課
国土交通省	関東運輸局	東京運輸支局
国土交通省	気象庁東京管区気象台	総務部業務課
総務省	関東総合通信局	総務部総務課
厚生労働省	東京労働局	労働基準部安全課
国土交通省	関東地方整備局	東京国道事務所交通対策課
東京都	警視庁	交通部交通総務課
	教育庁	指導部指導企画課
		地域教育支援部管理課
	知事本局	計画調整部計画調整課
	青少年・治安対策本部	総合対策部交通安全課
	総務局	総務部総務課
	財務局	主計部予算第一課
	生活文化局	広報広聴部都民の声課 私学部私学行政課
	都市整備局	都市づくり政策部広域調整課 都市基盤部交通企画課 市街地整備部企画課
	環境局	自動車公害対策部計画課
	福祉保健局	医療政策部救急災害医療課 高齢社会対策部計画課 少子社会対策部計画課
	建設局	総務部企画計理課 道路管理部管理課 道路建設部計画課
	交通局	総務部安全対策推進課
	東京消防庁	救急部救急管理課
東日本旅客鉄道㈱ （ＪＲ東日本）	東京支社 八王子支社	総務部企画室 設備部保線課
中日本高速道路㈱	東京支社 八王子支社	交通管制チーム 交通管制チーム
東日本高速道路㈱	関東支社	管理事業部交通管理課
東京地下鉄㈱	鉄道本部	安全・技術部安全課
首都高速道路㈱	保全・交通部	交通管理グループ

４　第９次東京都交通安全計画作成経過

月　　日	作　　成　　経　　過
平成２２年 １０月１２日	○　第２回　東京都交通安全対策会議幹事会 ・　第９次東京都交通安全計画検討委員会の設置 ・　作成の考え方 ・　作成日程
１１月 ９日 ２２日 ２６日	○　第１回　第９次東京都交通安全計画検討委員会 ・　構成 ・　計画目標 ・　第９次東京都交通安全計画の考え方に関する都民及び関係団体からの意見募集について ○　各機関・各部署へ部門別計画原案作成依頼（～12 月 22 日） ○　都民・団体等に意見募集（～12 月 16 日）
１２月 １６日 ２２日	○　都民、団体等の意見を集約 ○　第２回　第９次東京都交通安全計画検討委員会 ・　都民及び関係団体からの意見について
平成２３年 １月	計画原案の作成
２月 ９日	計画原案の検討 ○　第３回　第９次東京都交通安全計画検討委員会 ・　計画（案）の検討
３月 ９日 １１日	○　第３回東京都交通安全対策会議　幹事会 ・　計画案の検討、決定 【東日本大震災】 （当初予定していた東京都交通安全対策会議を中止）
４月	○　委員書面による計画の決定

５　交通安全対策基本法（抜粋）（昭和四十五年六月一日法律第百十号）

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十六条　都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

２　都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

一　都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

二　前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

三　都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条　都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

２　会長は、都道府県知事をもつて充てる。

３　委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。

一　都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員

二　都道府県教育委員会の教育長

三　警視総監又は道府県警察本部長

四　都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者

五　（省略）

六　都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者

４　都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

５　前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条　都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

２　都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一　都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二　前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

3　都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。

4　都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5　都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。

6　第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条　市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成しなければならない。

2　市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見をきかなければならない。

3　市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一　市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二　前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4　市町村長は、必要があると認めるときは、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

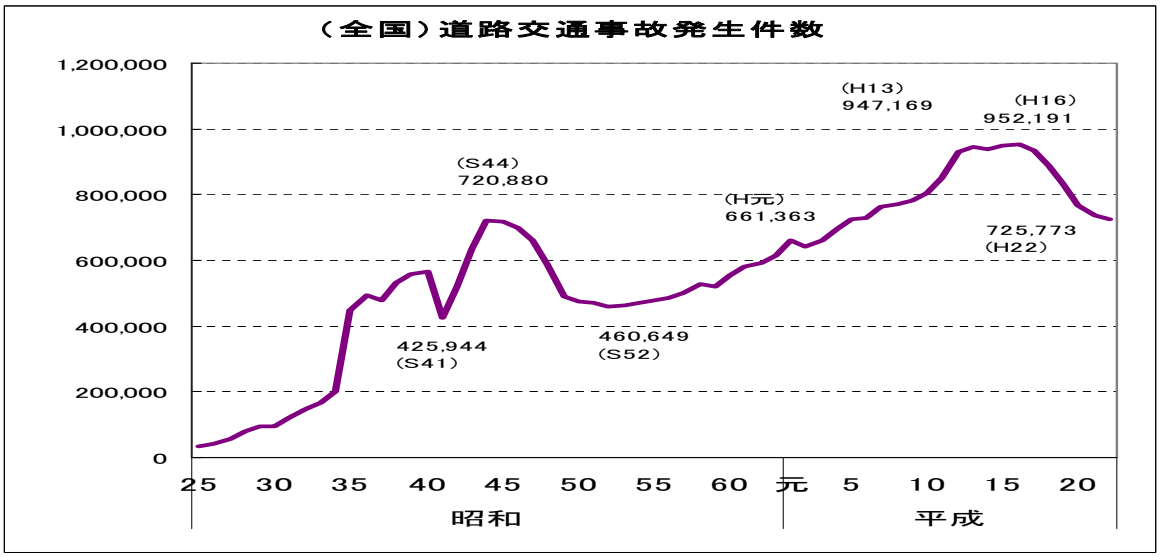
5　市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表しなければならない。

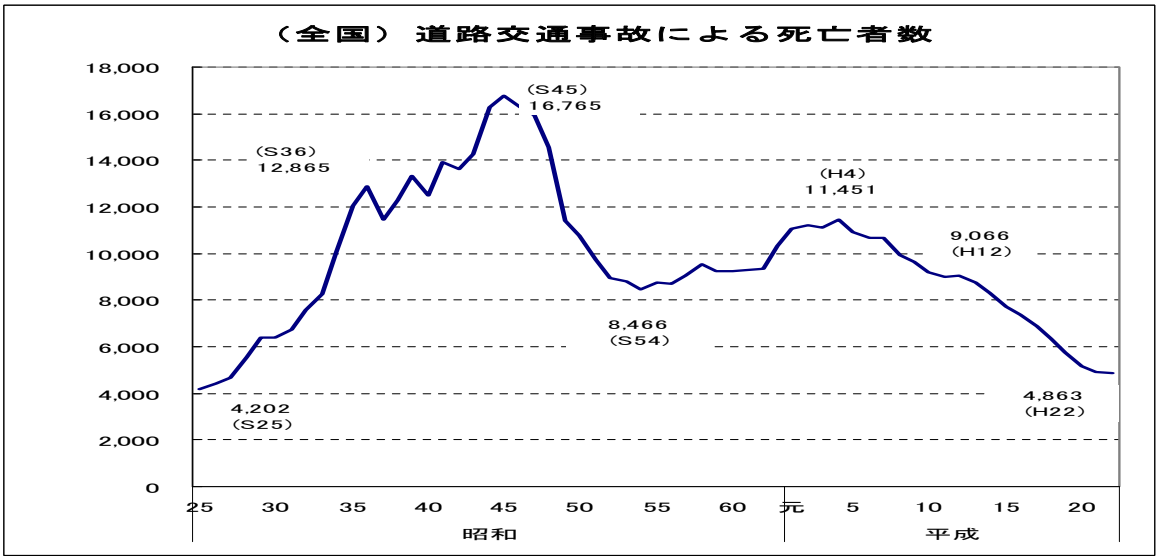
6　市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

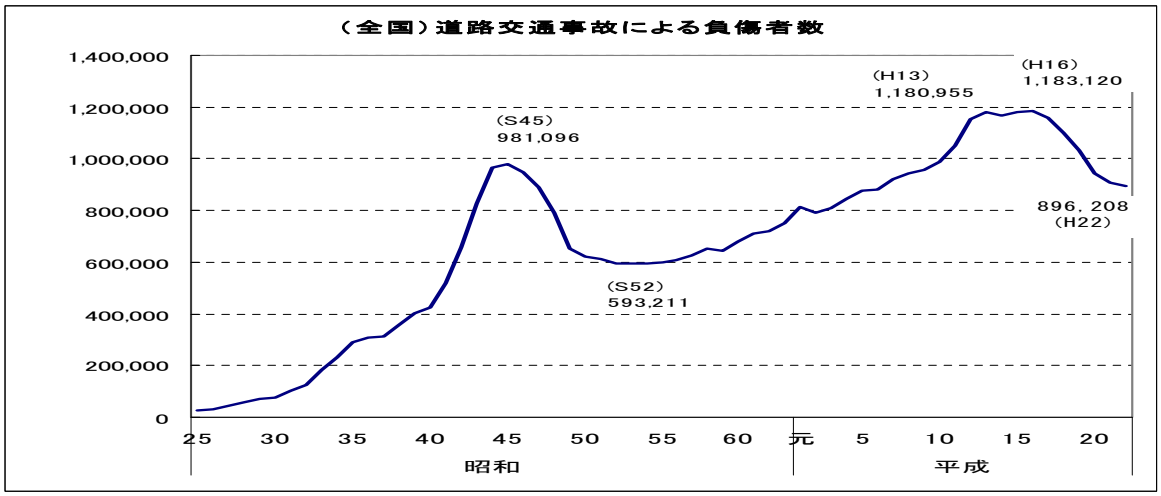
7　第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

6　交通事故統計

全国の道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数の推移

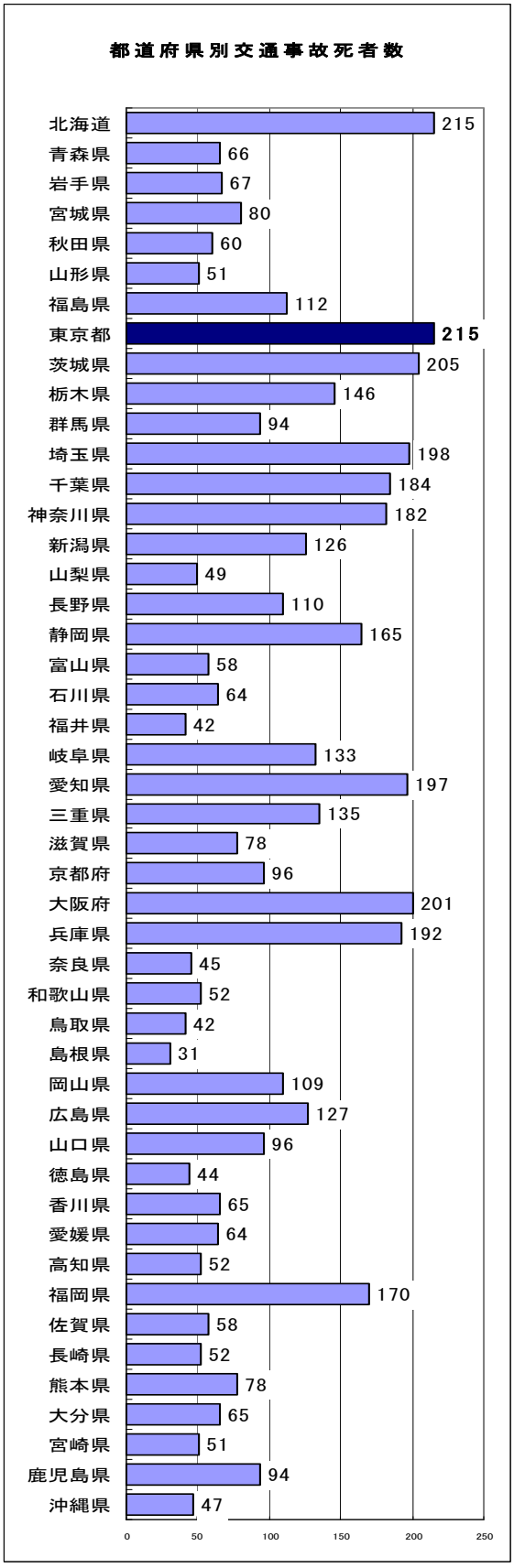


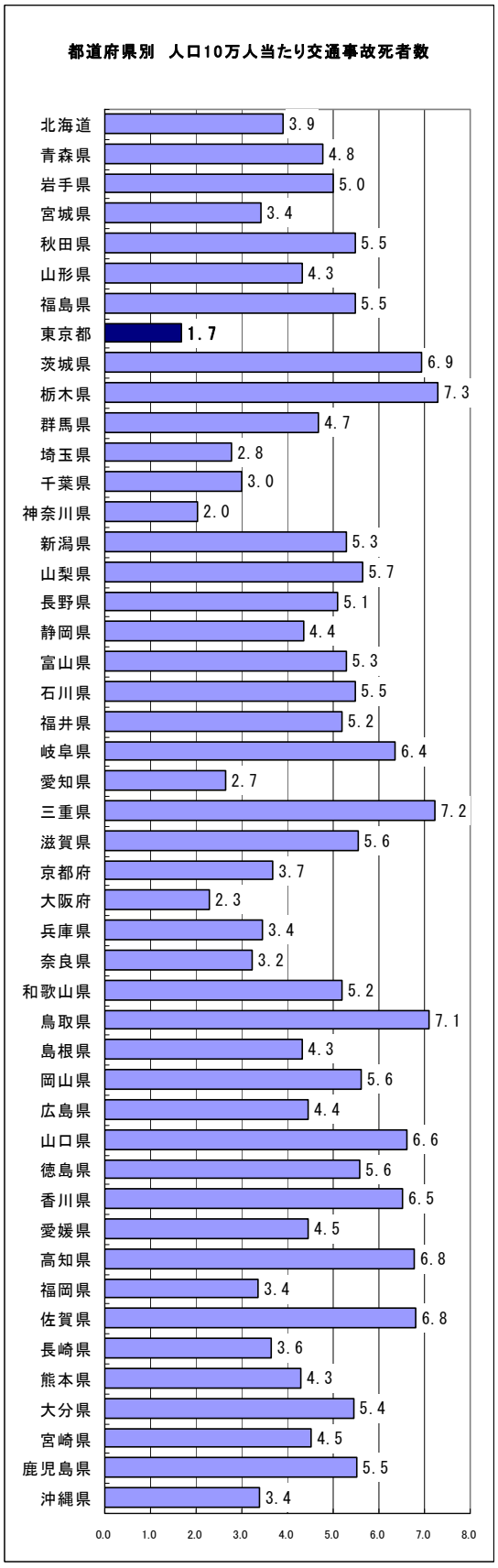




（警察庁の資料による）

都道府県別死者数・同人口１０万人当たり死者数





死者数は平成２２年　人口は平成２１年１０月１日現在（警察庁・総務省の資料による）

平成２３年４月

平 成 ２ ３ 年 度
登録番号（２３）１号

第９次東京都交通安全計画

編　集　　東京都交通安全対策会議
発　行　　東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課
（東京都交通安全対策会議事務局）
〒163-8001　東京都新宿区西新宿 2-8-1
電話（直通）03(5388)3127
印　刷　　昭和商事株式会社